17.º RELATORIO SEMESTRAL

DA

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido em Sessão Ordinaria d'Assembléa Geral dos Accionistas de 1.º de Fevereiro de 1864

Srs Accionistas.

A directoria vem prestar-vos contas das occorrencias do semestre findo.

CONTABILIDADE CENTRAL

Conta de capital. — O saldo em ser desta conta em 30 de junho passado era, como se vê do relatorio respectivo......................		232:084$950
Duas chamadas de 5 % ou 10$ por acção não estando concluida a 2ª entrada a 31 de dezembro................		1,195:280$000
Fundo disponivel no semestre............................		1,427:364$950
Empregárão-se:		
Em material............................	80:847$141	
Na 2.ª secção...........................	687:557$974	
Na 3.ª "	563:997$331	
Na via provisoria.........................	93:570$000	
Administração central e direcção technica...	84:809$899	
	1,510:782$345	
Indemnisação de capital, empregado provisoriamente em material......................	87:177$397	1,423:604$948
Saldo em 31 de dezembro		3:760$002

A 1

Questão financeira a resolver.—A inconveniencia de proseguir com o systhema na origem adoptado de levantar capitaes no interior, completando as chamadas da emissão realisada e emittindo novas acções, foi ha muito expressamente reconhecida pela directoria, por vós senhores accionistas, e segundo se infere de mais de um acto, tambem pelo governo imperial. Qual seja o mais conveniente modo de realisar os fundos necessarios, já para acabar as construcções adjudicadas, já para encetar o complemento das decretadas, ou para emprehender novas linhas, legitima e talvez impreterivel aspiração do interior do Brasil; tal e a questão cujo estudo, encetado pela companhia, desenvolvido pelo conselho de estado, e pelo governo submettido ao corpo legislativo na passada legislatura, fôra infelizmente interrompido pela dissolução da camara temporaria. Sendo pois de crêr presentemente que a solução não se faça esperar, a directoria publicando este relatorio em presença das camaras reunidas julga de seu dever de novo estabelecer a questão, e expôr o seu estado presente. Começa pois, transcrevendo a noticia a respeito dada no ultimo relatorio, lido a 25 de julho do anno passado, eil-a:

" Fostes informados na passada reunião ordinaria que a directoria propoz
" ao governo imperial um expediente, pelo qual sem augmento de obrigações

" para o thesouro, antes com reducção de seus onus, podem ficar adiadas as
" chamadas para depois de aberta a maior parte da 3.ª secção, época de que
" só deve esperar a estrada de ferro condições de trafego mais prosperas do
" que as actuaes.

" Bem o sabeis, e sempre se vos disse, a 2.ª secção por altamente dispen-
" diosa é sacrificio que se tornaria deploravel erro economico, se não se esten-
" dessem além da serra as construcçoes mais baratas e mais rendosas, cujo
" aproveitamento depende das obras pesadas da cordilheira

" Sujeita a proposta da directoria ao estudo das secções reunidas do im-
" perio e fazenda do conselho de estado, opinarão dous votos pela adopção
" do expediente proposto, dous outros pelo addiamento da questão, e dous sus-
" tentarão a conveniencia de dissolver-se a companhia, trocando o estado por
" apolices de 6 % as acções emittidas: esta consulta ainda não foi resolvida.

" A commissão de contas, que nomeastes em janeiro, admittindo qualquer
" das duas idéas da directoria, ou do conselho de estado e propondo a ampla
" autorisação que votastes em abril para tratar a directoria com o governo so-
" bre a base que este preferisse, aventou demais a idéa da organisação de uma
" companhia estrangeira como meio de importar capitaes; manifestando deci-
" dida predilecção por este ultimo alvitre, um dos membros da commissão, pes-
" soa notavel não só por suas luzes e posição social, mas ainda pelo interesse
" nunca desmentido que vota á estrada de ferro. (a).

" Em consequencia da vossa deliberação a directoria se dirigiu ao poder
" legislativo pedindo que fosse votada autorisação ao governo para a refor-
" ma que melhor parecesse, e com este requerimento transmittiu ás camaras
" o ministerio das obras publicas a consulta do conselho de estado, assim entre-
" gue á publicidade.

" O estudo da questão, que, como vêdes, proseguia rapidamente, foi in-
" terrompido pela dissolução da camara temporaria, tornando assim indispen-
" saveis algumas chamadas de fundos, para a primeira das quaes a directoria já
" pediu autorisação ao governo imperial.

" Os documentos a que se refere esta succinta exposição têm sido todos
" publicados; e a directoria, empenhada em esclarecer-vos completamente e
" ao publico, ajunta no annexo n. 2 (b) uma cópia da sua ultima representa-
" ção, determinada pela leitura da consulta, entregue aos prelos.

" Tendo de recorrer, por emquanto, á bolsa dos Srs. accionistas, e conside-
" rando os actuaes embaraços da praça e depressão de todos os titulos, a dire-
" ctoria tenta evitar uma baixa mais ruinosa de nossas acções, pedindo ao go-
" verno imperial que, ao passo que se annuncia a chamada de fundos, haja de
" conceder o troco por apolices ao par áquelles accionistas que o preferirem;
" e tem razões para crer que seu requerimento será benignamente deferido."

A esperança manifestada nas ultimas palavras não foi illudida: com as chmadas feitas coincidio o troco facultativo por apolices ao par de ambos os titulos, o que elevou o numero de acções possuidas a 31 de Dezembro pelo estado a 39,119, restando sómente 20,881 em mãos de particulares.

Este troco, aberto a pedido da directoria, para sustentar os nossos titulos, visto que recorriamos á praça depois de reconhecidos os incovenientes de tal passo, tem o caracter de medida provisoria, que por si só não indica qual será o expediente definitivamente preferido pelo governo imperial. O problema considerado em grande com olhos de estadista, de certo será suscitado brevemente no seio do corpo legislativo, e a directoria ousa asseverar, que nenhu-

---

(a) O Sr. Dr. Furquim de Almeida.

(b) Annexo ao relatorio passado.

ma questão interna de tão vasto alcance tem de ser resolvida no anno corrente.

Trata-se de utilisar os sacrificios feitos para transpôr a serra do Mar, isto é vencer o magno obstaculo que separava deste grande emporio, e do commercio maritimo toda a producção e industria do interior do Brasil.

Trata-se de realizar completamente a via communicação decretada em 1852, com tão grandes applausos de tres provincias ricas e de primeira ordem.

Trata-se de ligar esta já tão importante estrada de ferro com as vias fluviaes, ao presente navegadas, ou que podem se-lo, e que estreitão os laços com uma vasta região do Brasil.

Trata-se finalmente do melhor modo de attrahir capitaes que nos faltão, e immobilisa-los nessas grandes obras publicas, de que depende essencialmente o futuro da patria.

Entregues tão altas questão a legislatura nacional, a directoria desta empreza considera um dever não manifestar predilecção por um ou outro expediente, não sómente em deferencia ao poder legislativo, mas ainda porque, sendo a medida por ella proposta, comprehendida nos limites da concessão de 1855, mas observando com prazer que os horisontes da discussão se alargarão, e que parece hoje considerar-se como condição da reforma desenvolver muito mais as construcções, julga ella de seu dever conservar-se fielmente no terreno em que a collocou a vossa delegação do anno passado, isto é, tratar com o governo imperial sobre a base que os poderes do estado preferirem.

Cessão da estrada ao governo.

Reorganisação da companhia.

Ou transmissão da empreza, com fins ampliados, a uma companhia estrangeira.

Em quanto, porém, não adopta uma resolução definitiva, a directoria abstendo-se de adjudicar a construcção de novas secções de estrada, tem de continuar a recorrer á vossa bolça para pagamento das obras encetadas; como sabeis este recurso se reduz a Rs. 3.000:000$ além do pequeno saldo existente.

Contos. — A liquidação das da companhia com o thesouro não teve andamento no decurso do semestre. E ainda pende da suprema decisão a nossa representação contra a resolução de consulta de 5 de abril de 1862, que á directoria não parece justa, e que é de grande alcance em prejuizo dos Srs. accionistas: a questão vos foi exposta no relatorio lido a 30 de janeiro de 1863.

ESTRADA DE FERRO UTILISADA

Receita e despeza. — O rendimento da estrada foi de 560:461$769, excedendo ao do semestre passado 151:301$996. A despeza montou a...... 442:333$754, mais 69:970$816 do que a do semestre anterior, deixando um saldo a favor daquelle de 118:128$015.

Estatistica do trafego. — O numero de viajantes foi:

1.ª classe	33,444
2.ª "	49,495
3.ª "	80,503
Total.	163,442

As mercadorias transportadas forão:

Taxadas a peso	1,759,784	arrs. e 29 libs.
" por vol	158,390	palmos cubicos.
" por med. linear	98,995	"

Transitárão de mais neste semestre, do que no anterior 22,028 viajantes, e cerca de 500,000 arrobas de mercadorias.

Primeira secção. — Do relatorio do delegado da directoria annexo n. 2 vereis os factos principaes occorridos nesta parte da linha, que continu'a a ser objecto de sacrificios para a companhia: ainda presentemente, além de proseguir-se no levantamento do nivel, onde era inferior ás grandes cheias, trata-se de substituir por boas pontes de pedra e ferro as de madeira sobre os rios de Caramujos e S. Pedro, e finalmente, além de concertos avultados em outras obras, e nas estações, faz-se até necessario demolir a de Belém, que ameaça ruina: perdas rezultantes de não ter tido a directoria sufficiente acção fiscal na empreitada da 1.ª secção, por causas que é inutil repitir, citando-se os factos no unico intento de explicar algarismos, em verdade alto, da despeza do custeio.

Segunda secção. — A parte della que está em serviço consta de 14 1/2 milhas, que comprehendem (com excepção do tunel grande e suas immediações) as mais pezadas obras da estrada de ferro. Recebida esta linha em meiado do anno findo, reconheceu-se que varios aterros precisavão de retoque nos seus taludes, e de revestimento com pedra solta, trabalhos estes que, como a plantação de capim nos taludes, o engenheiro em chefe entendêra custarião menos, feitos pela companhia do que pelos emprezarios, segundo o seu contracto. De facto, fizerão-se trabalhos importantes nos pontos alludidos, onde o engenheiro que dirige a conservação da linha mostrou bastante pericia e energia. Entretanto, sendo feitos taes retoques na ultima secca, e não tendo ainda passado pela prova de uma estação chuvosa, a presente um pouco os tem damnificado, como era de prever. Observa com tudo a directoria: 1.º, que, com excepção de um unico ponto, o leito da estrada se conservou muito solido, sendo o estrago sómente nas arestas dos aterros, onde as chuvas encontrarão material novo; 2.º, que a reparação destes estragos e as cautelas prudentemente tomadas pela administração da companhia, permittirão a conservação do transito até hoje sem interrupção de um dia; 3.º que o numero de pontos damnificados é tão limitado e tão bem conservada quasi toda a linha, que, longe de desanimar, a directoria enxerga os factos occorridos a mais clara confirmação de suas esperanças perfeita consolidação do leito na 2.ª secção, a qual então se tornará de muito economica conservação.

O transito para o Rodeio é limitado sem duvida porque não tendo os trilhos transposto a Serra a muitos pontos de além e a todos do Sul, mais convém ainda dirigir-se a Macacos, o que reparte a concurrencia.

Ramal de Macacos. — Continu'a sob a administração da companhia, por accordo com os emprezarios approvado pelo governo imperial, repartindo-se a renda liquida, dous terços para os emprezarios que empregarão proximamente essa proporção do capital, e um terço para a companhia, que credita esta quota ao thesouro como a demais renda em encontro da garantia de juros.

Conta dos emprezarios. — A directoria liquidou a conta com os emprezarios Roberts Harvey e Comp. que construirão a 2.ª secção até o Rodeio e mais meia milha acima, tambem aceita: o saldo em favor delles é de 484:051$274 que a directoria como lhes declarou a 31 de dezembro, está prompta a entregar com excepção de algumas quantias embargadas judicialmente por pessoas que sustentão litigios com os mesmos emprezarios.

A entrega deste saldo, e simultanea exoneração pelos meios legais das obrigações contrahidas pela companhia por escriptura do contracto de empreitada, está dependente sómente dos emprezarios que hesitão em recebel-o por dous motivos. Apresentão uma conta de trabalhos que dizem dever ser pagos pela companhia, e pretendem que tendo sido retardadas as obras por causas independen-

tes de sua vontade, não devia a directoria impor-lhes multa que impoz, de . . 120:000$000 por oito mezes de demora.

A directoria ouvindo o engenheiro em chefe, resolveu pagar todas as obras extraordinarias, que na opinião delle erão dividas na fórma do contracto, e todas essas verbas forão liberalmente incluidas no saldo. Quanto as outras verbas e a questão das multas, as allegações não parecerão attendiveis; e para a firme decisão contra muito concorreo a seguinte reflexão: quando mesmo se provasse que ha razões de equidade para o allivio das multas, cumpria notar, não sómente que as decisões da direcção technica forão sempre de summa equidade mas ainda que em diversas épocas, forçada por circunstancias, em que não tivera parte, a directoria outhorgou aos emprezarios concessões que equivalem ao augmento de algumas centenas de contos ao custo da estrada. Não erão taes concessões em geral equidades, porqu se houvesse reconhecido lesivo o contracto; menos ainda favores pessoaes; mas tendo-se averiguado que sem certos auxilios Roberts Harvey e C. não podião executar a obra que emprehenderão, e convencida a directoria de que neste caso a companhia e o paiz menos perdião prestando taes auxilios, do que correndo o azar da interrupção dos trabalhos, não hesitou em tomar a responsabilidade do augmento do custo.

Melhoradas pois por essas concessões as condições da empreza, justo era que a companhia não soffresse delongas, cujos prejuizos apenas em uma pequena parte são indemnisados pelas multas.

Entrou a Directoria nestas reflexões para mostra-vos, que procura combinar, como melhor lhe suggere a sua intelligencia e energia com a equidade.

ESTRADA EM CONSTRUCÇÃO.

O relatorio do engenheiro em chefe (annexo n. 3) contem informações minuciosas sobre este trabalho; mas a Directoria reunirá, como costuma na presente exposição os factos capitaes e de mais alcance.

Tunel grande. — De 7,040 pés, comprimento deste tunel no projecto, força foi eleval-o a 7,336 pés, porque a montanha que precede a entrada do Sul se mostrava tão instavel, e ameaçava taes esboroamentos que parece indispensavel prolongar pelo córte aberto a abobada do tunel, e cobril-a de terra para amparar os desmoronamentos. De todo esse extenso subterraneo, a parte que não soffrerá até 31 de Dezembro perfuração de galeria é unicamente

Entre os poços n. 1 e n. 2	244 pés.
" " " 2 " 3	80 "
Faltão	324

Espera-se concluir em poucos dias a perfuração entre o n. 2 e n. 3, restando entre o n. 1 e n. 2menosde 200 pés, que exigem poucos mezes. Tal é o estado da perfuração da galeria: no restante ha cerca de 2.000 pés de tunel com dimensões completas, e 477 1|2 pés revestidos com abobadas de pedra talhada e cimento.

Desabamento. — O que occorreu em 1859 proximo á entrada do Norte, não fôra até agora separado, porque pareceu mais conveniente deixar acamar e adquirir alguma cohesão o material abatido, para atravez delle abrir-se a nova galeria No contracto de 1961 obrigou-se a companhia a pagar o custo desta nova perfuração, não aos preços do contracto, não pelo que ella custar sendo dirigida por uma administração independente da companhia, mas pelo que valer segundo uma avaliação feita depois de concluido o serviço pelos engenheiros do

governo e da companhia de commum accordo. Este serviço foi recentemente installado.

Tempo de conclusão. — Se tiverdes a paciencia de percorrer os relatorios anteriores conhecereis que os emprevistos e as decepções a respeito do tunel grande ha muito cessarão quasi de todo, que as esperanças da directoria e dos engenheiros se vão realisando: pelo que podeis crêr que a ultimação desta grande obra por meado de 1865 é muito possivel e mesmo provavel, concedendo-se 14 mezes para alargamentos, retoques, revestimentos, e collocação da superstructura.

Via provisoria. — Esta linha destinada como sabeis, a substituir pro tempore a falta do grande tunel, foi concluida e recebeu trilhos; mas infelizmente não se acha ainda em estado que facilite a passagem das locomotivas. Tendo os emprezarios trabalhado neste ponto com menos energia no começo do prazo, e dobrado de esforços depois, aconteceu terem sido construidos a maior parte dos atterros na ultima estação secca, e a chuvosa não os achando consolidados, produziu taes depressões e perdas que tornão por emquanto imprudente a passagem dos trens.

Graves são os inconvenientes desta demora: adiantando-se as obras da linha permanente, e retardados os da temporaria, virá esta a funccionar tão pouco tempo, que não poderá talvez indemnisar a companhia do emprego provisorio de capital. De mais, havendo além da Serra muitas leguas de leito em tal estado de adiantamento, que permitte começar-se o assentamento da superstructura, e continuar incessantemente neste trabalho, o embaraço que presentemente o estorva é unicamente a falta de linha provisoria. A directoria estuda esta questão e procura entender-se com os emprezarios para sem prejuizo de seus trabalhos installar desde já o transporte dos materiaes, por emquanto em vehiculos tirados por animaes, e logo por locomotivas. E' da mais notoria vantagem que terminadas em 1865 as obras do grande tunel, encontrem os primeiros trens que o percorrerem muitas leguas de trilhos além da Serra e na margem do Parahyba, para se ligarem permanentemente á linha actualmente utilisada: não será por falta de cuidado ou de energia da directoria que esse resultado seja obtido.

Construcções além da cordilheira. — A leitura attenta do relatorio do engenheiro em chefe, no que se refere a segunda parte da 2.ª secção, e a 3.ª vos convencerá de que não é difficil a conclusão em menor ou igual prazo ao marcado ao grande tunel, do leito de toda a linha em construcção até a ponte da Boa Vista ou mesmo a União e Industria, 70 milhas ou 17 ½ leguas de trilhos além do actual termo no Rodeio. E a directoria aceitará a proposição do Engenheiro em chefe, se nella convier o empresario da 3.ª secção para começar desde já a construcção nos pontos faceis que não forão atacados com tanto que se encurte um anno no prazo do contracto para a conclusão total: forçoso é comtudo reconhecer que o lançamento das grandes pontes de ferro do Parahyba, as quaes só poderão ser condusidas pelos trilhos deve interromper e retardar alguns mezes o assentamento delles, que não poderá seguir continuamente: pelo que a directoria cautelosamente se abstem de articular promessas positivas, e cita o grande adiantamento das obras além da serra principalmente em justificação do pesar com que vê por concluir a via provisoria, indispensavel ao transporte da superstructura.

Para a ponte sobre o Pirahy na barra, e as grandes pontes sobre o Parahyba propôz o engenheiro em chefe arcos de ferro formados de trilhos Barlow dos substituidos na 1.ª secção, acreditando realisar com este methodo alguma economia. A directoria receia que a pequena reducção de custo resultante do

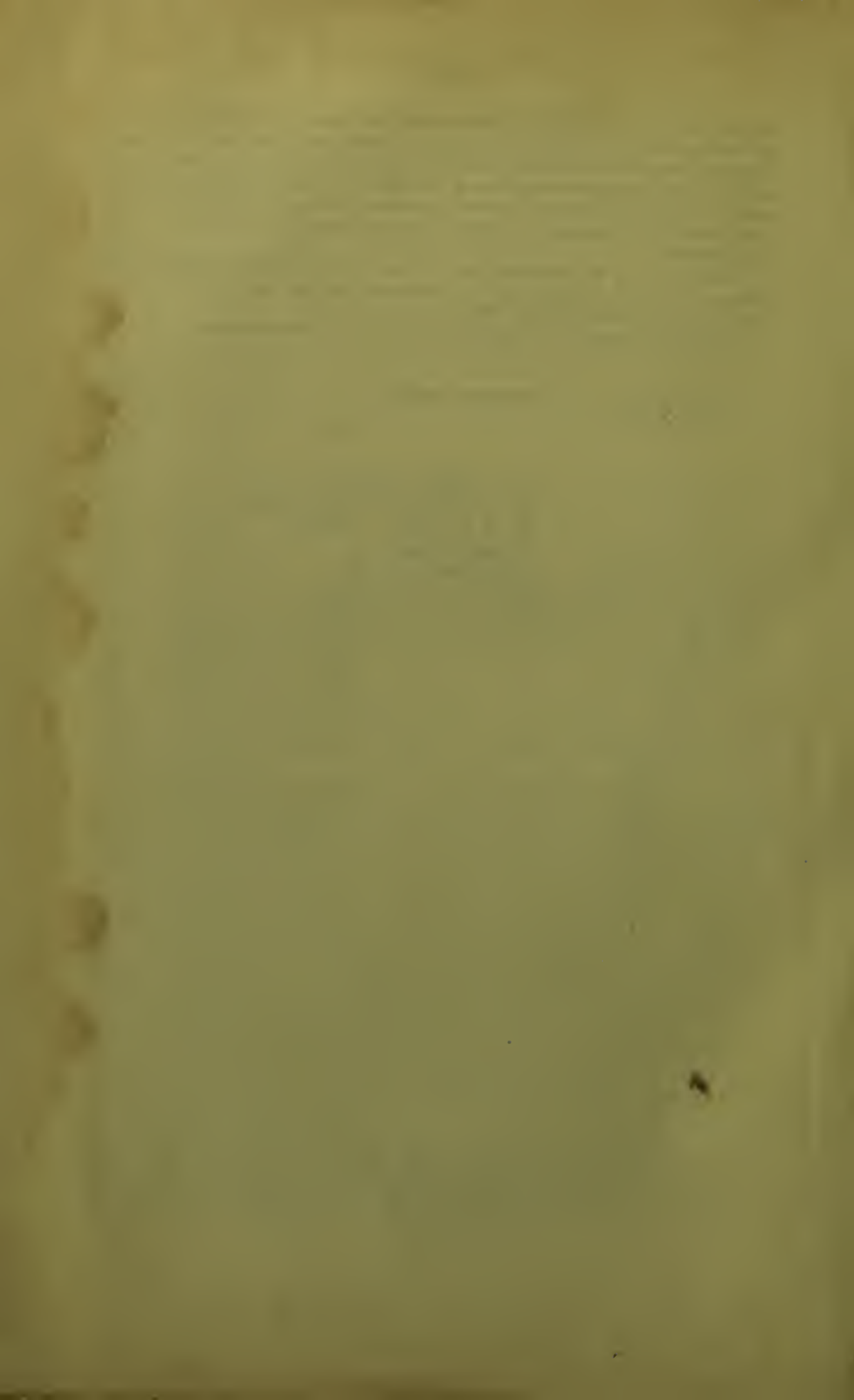
emprego de trilhos usados seja compensada pelo augmento da mão d'obra, e que talvez pouco se ganhará em tempo; entretanto, desejando esclarecer completamente a questão, e sendo necessaria uma resolução prompta para a primeira das pontes, adoptou para essa o conselho, e pediu da Europa propostas para a construcção das outras do mesmo systema e material inteiramente novo, o que servirá de comparação: a ponte sobre o Pirahy já foi annunciada em hasta publica.

Quarta secção, e continuação da terceira. — Estes desenvolvimentos da estrada de ferro são questões que se prendem ao problema das novas emissões, tratado na primeira parte deste relatorio.

Taes são as occorrencias que pareceu necessario communicar-vos.

Rio de Janeiro, 1.º de Fevereiro de 1864.

C. B. Ottoni, presidente.
D. J. Campos Porto, vice-presidente.
Dr. A. P. Leitão, secretario.
A. Martins Lage.
J. M. Baptista de Leão.
D. T. de Azevedo Paiva.

APPENSO N. 1

Balanço da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II em 31 de dezembro de 1863

ACTIVO

ACCIONISTAS: Por 60.000 acções emittidas		12.000:000$000	
Por entradas realisadas		8 995:280$000	3.004:720$000
MAUÁ MAC GREGOR & COMP.: Pelos fundos existentes neste Banco		878:829$500	
Por 6 apolices depositadas		6:000$000	884:829$500
GOVERNO PROVINCIAL: Saldo do semestre passado		166:585$137	
Importancia recebida neste semestre		50:000$000	
		116:585$137	
Pela garantia de juros de 2% do capital das acções		82:483$531	
Por diversos transportes nos trens da Companhia		2:10·$844	201:172$512
GOVERNO IMPERIAL: Por garantia de juros por pagar no semestre	683:900$624		
proximo passado	153:681$185		
	5:0:219$4.9		
Garantia de juros neste semestre	652:50·$696		
	1.18·:729$135		
Deduzindo o rendimento liquido dito	118:640$330	1.054.088$805	
Por diversos transportes nos trens da Companhia		1:986$174	1.066:074$979
EMPRESTIMO Á PROVINCIA: Até o semestre passado		461:395$597	
Deduzindo neste semestre		4013:87$381	
		60;008$216	
Juros vencidos idem		2:564$383	62:572$599
ROBERTS HARVEY E Comp.			545:516$284
CARNEIRO LEÃO & HUMBIRD			20:00 $000
L. HOLLINGSWORTH			17:341$452
FAIRBAIRN E COMP. £ 10,401,18,7			91:773$552
ANTONIO TAVARES GUERRA FILHO			4:030$490
FRETES A COBRAR			1:369$250
LETRAS A RECEBER			746$6n7
CAIXA			10:469$187
EMPRESARIOS DO RAMAL			584$860
ACÇÕES DA COMPANHIA: Por 1010 que representão fundo de reserva			145:376$050
PROPRIOS DA COMPANHIA			1.569:370$801
CUSTO DA ESTRADA: a saber:			
1.ª Secção: Saldo do semestre passado		5,379:411$743	
2.ª secção: Idem idem	9.235:818$733		
Deduzindo parte do custo da estação do Rodeio, incluida nesta verba	31:044$000		
	9,204:774$733		
Serviço dos empreiteiros R. Harvey & Comp.	120:264$136		
Idem idem Carneiro Leão & Humbird	232:5·6$880		
Idem Idem J. Humbird	260:980$700		
Obras extraordinarias; material etc.	104:830$258	9.923:376$707	
3.ª Secção: Saldo do semestre passado	387:492$200		
Serviço do empreiteiro A. Thomaz do Amaral	308:575$100		
Idem idem J. P. Darrigue Faro	78.507$722		
Idem idem P. A. de Souza Coutinho	63:211$399		
Obras extraordinarias, material. etc.	113:703$110	951:489$531	16.254:277$981
LINHA PROVISORIA: No semestre passado		108:800$000	
Neste semestre		113:570$000	
		222:370$000	
Deduzindo as multas impostas aos empreiteiros		20:000$000	202:370$000
RAMAL DOS MACACOS			56:878$169
TREM RODANTE			806:502$651
MATERIAL ENCOMMENDADO			519:260$083
OFFICINAS			200:518$597
DEPOSITO			146:949$962
COKE			48:352$645
CARVÃO			17:910$381
INSTRUMENTOS DE EXPLORAÇÃO			6:842$761
UTENSILIOS			17:132$032
MOBILIA			14:384$040
MACHINAS «EDMONSON»			6:351$954
CAVALGADURAS			5:765$0 0
ARMAZEM DE SAPOPEMBA			21:000$000
ESTAÇÃO DA CÔRTE		365:519$550	
» DO ENGENHO NOVO		10:834$000	
» DE CASCADURA		10:939$000	
» DE MAXAMBOMBA		10:834$·00	
» DE QUEIMADOS		11:058$964	
» DE BELÉM		50 524$000	
» DE MACACOS		4:·25$366	
» DA BIFURCAÇÃO		3:041$·60	
» DO RODEIO		32:151$580	
» DOS MENDES, em construcção		7:000$000	
» IMPERIAL		28:624$934	
» DE S. FRANCISCO XAVIER		1:955$040	536:908$394
ADMINISTRAÇÃO CENTRAL: Até o semestre passado		371:561$840	
Por 51/64 das despezas deste semestre		26:317$939	3·7:879$779
EXPLORAÇÕES E ESTUDOS: Até o semestre passado		711:039$474	
Gratificação ao engenheiro em chefe	9:000$000		
Ordenados e comedorias dos engenheiros, férias de trabalhadores, sustento de animaes, etc., etc.	49:491$960	58:491$960	769:531$434
DESPEZAS DO EMPRESTIMO			902:222$444
			28.616:989$490

PASSIVO

CAPITAL: Representado por 60.000 acções		12,000:000$000	
Realizado pelo emprestimo de Londres		12,666:666$666	24,666:666$666
EMPRESTIMO DE LONDRES: £ 1,526,500		13,568:889$110	
Valor real levado á capital		12,666:666$666	902:222$444
DIFFERENÇA DE CAMBIOS			111:340$923
PREMIOS DE ACÇÕES			2:507$000
1.º DIVIDENDO: Resto a pagar			638$400
2.º Dito Idem			287$5:0
3.º Dito Idem			272$850
4.º Dito Idem			38·$900
5.º Dito Idem			296$100
6.º Dito Idem			453$280
8.º Dito Idem			50$·50
9.º Dito Idem			1:324$050
10.º Dito Idem			43·$8·0
11.º Dito Idem			414$050
12.º Dito Idem			582$500
13.º Dito Idem			1:69·$300
14.º Dito Idem			509$600
15.º Dito Idem			1:670$350
16.º Dito Idem			3:007$550
17.º Dito A' pagar em Janeiro proximo			288:585$840
FUNDO DE RESERVA: Empregado em 1.010 acções		145:376$050	
Por empregar		147:858$457	293:234$507
VALORES DEPOSITADOS			44:332$333
VENDAS EM LEILÃO			99$820
PAGAMENTOS EM SUSPENSO			6:454$993
LETRAS Á PAGAR			236$000
A. ELLISON JUNIOR			14:089$875
W. A. KLARK £ ·96,9 4 1/2			2:603$005
MAUÁ, MAC GREGOR & COMP DE LONDRES £ 566, 13, 3			4:172$764
KNOWLES & FOSTER £ 2915 15 5			25:3·9$995
CH.s PECHER & FILS Fr. 8,360 32			3:058$782
CREDORES DIVERSOS			33:222$422
CAUÇÃO DOS EMPREITEIROS: Até o semestre passado		1.204:62·$791	
Deduzindo o pagamento dos juros do semestre passado	10:364$509		
Idem a caução derivada do serviço feito na 6.ª divisão da 2.ª Secção entregue a R. Harvey e Comp.	43:274$186		
Idem a restituição a Angelo Thomaz do Amaral do excesso de sua caução	19:007$765	72:746$460	
		1.131:876$331	
Caução dos empreiteiros R. Harvey e Comp. da 2.ª secção		10:649$400	
Idem idem C. Leão e Humbird dito		23:252$688	
Idem Idem idem da linha provisoria		22:700$000	
Idem idem Jacob Humbird da 2.ª secção		26:098$070	
Idem idem A. Thomaz do Amaral da 3.ª dita		59:375$020	
Idem idem J. Pereira Darrigue Faro dita		14:737$863	
Idem Idem P. A. de Souza Coutinho dita		6:992$290	
Idem Idem Gouy Stephen, da ponte de S. Pedro		1:540$000	
Idem idem J. P. de Azevedo Castro das cercas		383$400	
		1.297 605$062	
Juros a pagar, deste semestre		22:341$564	1.319:946$626
JUROS DO EMPRESTIMO: No semestre passado		308:353$000	
Neste semestre		308:353$000	616:706$000
AMORTIZAÇÃO: No semestre passado		131:336$497	
Nestre semestre		138:624$168	269:960$·65
GANHOS E PERDAS: Saldo por dividir			148$800
			28.616:989$490

S. E. & O.

Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1863

José Torquato de Faria, guarda-livros, chefe da contabilidade

APPENSO N. I.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS NO SEMESTRE DE JULHO A DEZEMBRO DE 1863.

DEBITO

Custeio da estrada; a saber:		
Trafego e estações	137:237$834	
Reparos e conservação	148:974$916	
Administração do trafego	23:227$840	
Officinas	95:223$443	
Combustivel	41:520$710	
	446:184$743	
Deduzindo as despezas de construcção da estação de Bifurcação, e montagem de locomotivas chegadas ultimamente, por serem despezas de capital	3:850$ 89	
		442:333$754
Administração central: Por 13/64 das despezas		6:708$494
Reclamações		87$660
Juros: Saldo a debito desta conta		6:774$883
Emprestimo á Provincia: Pela deducção de juros vencidos no semestre passado, a que o governo provincial se não considera obrigado		1:387$331
Fundo de reserva; a saber:		
Pela quota correspondente 1 10 % ao anno do capital	12.333$333	
Pelas multas cobradas	317$220	
Pelo rendimento liquido do Ramal até 31 de agosto proximo passado	5:620$052	
		18:270$605
Decimo setimo dividendo:		
Pelo correspondente a 50.528 acções que realizarão a 10ª entrada, a 4$810	286:329$680	
Idem a 472 ditas que a não realizarão até 31 do corrente, a 4$870	2:256$160	
		288:585$840
Juros do emprestimo: Pelos correspondente a 4 ½ % ao anno do capital nominal de £ 1.526.500 e 1 % de commissão de pagamento dos mesmos, £ 34.689,14,3 a 27 d.		308:353$000
Amortização: Pelos fundos destinados a amortizar o emprestimo		138:621$168
Governo Imperial: Pelo rendimento liquido neste semestre		118:640$330
Saldo por dividir		148$800
		1.329:914$915

CREDITO

Saldo do semestre passado			42$279
Rendimento da estrada; a saber:			
Passagens		207:931$399	
Fretes		350:823$207	
Armazenagem		196$040	
Mutas		317$220	
Telegraphos		1:193$903	
			560:461$769
Rendimento do ramal, a saber:			
Rendimento liquido até 31 de agosto proximo passado		5:620$052	
Idem até 31 do corrente		2:775$857	
			8:369$909
Renda extraordinaria			20:000$000
Renda de predios e terrenos: Liquida			4:343$945
Indemnisações			245$484
Multas de acções			755$000
Conta de garantia; a saber:			
Pela garantia do governo provincial neste semestre de 2 % do capital realizado por acções		82:483$531	
Idem do governo imperial, de 5 % do capital realizado pelas acções	206:208$830		
Idem idem de 7 % do dito, realizado pelo emprestimo, menos os juros de 2 mezes correspondentes ao capital de réis 56:878$169 empregado no Ramal sem garantia até agosto proximo passado	446:300$866		
		652:509$696	
Juros dos mezes de julho e agosto, do capital empregado no Ramal, deduzidos da renda do mesmo Ramal até 31 de agosto proximo passado		676$303	
			735:669$529
			1.329:914$915

S. E. & O.

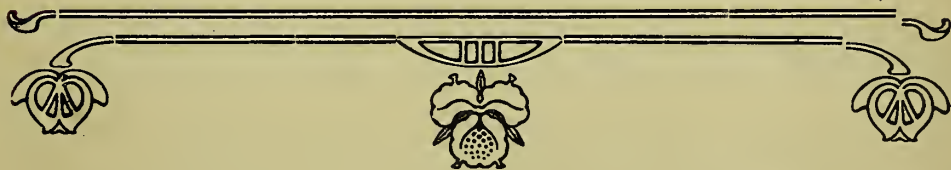
Rio de Janeiro, 31 de Junho de 1863.

José Torquato de Faria, guarda-livros.

APPENSO N. 2

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

RELATORIO DO DELEGADO DA DIRECTORIA

CONTENDO A ESTATISTICA E AS OCCURRENCIAS
DA ADMINISTRAÇÃO DO TRAFEGO NO SEMESTRE DECORRIDO DO
1.º DE JULHO A 31 DE DEZEMBRO DE 1863

Srs. Directores.

Como vos disse em meu ultimo relatorio que vos foi apresentado em sessão de 22 de janeiro de 1863, a escassez de tempo não permitte colher de todos os chefes de serviços os dados indispensaveis para a organisação de um trabalho completo que deve ser offerecido ao vosso exame e apreciação; porém sendo a praxe seguida apresentar o delegado o relatorio da parte da linha entregue ao trafego, antes de findo o corrente mez, passo a expôr-vos o que se refere ao semestre findo em 31 de setembro ultimo.

Em 12 de junho p. p., dignárão-se SS. MM. II. inaugurar a 2ª secção desta estrada, a qual foi a 13 do mesmo mez franqueada ao publico, desde a bifurcação até o Rodeio, e com prazer vos annuncio que até hoje ainda não tivemos alli interrompção no serviço, apezar de algumas quedas das partes mais fracas dos aterros novos que só depois de maior espaço de tempo poderão estar perfeitamente solidos, mas que com a vigilancia e medidas de precaução tomadas não inspirão receios á segurança do serviço publico e da companhia.

Desde que foi esta parte da linha entregue ao trafego, tem-se prestado a mais séria attenção á vigilancia dos tuneis, dos aterros, dos córtes, na consolidação dos taludes, nos melhoramentos das vallas de esgoto, etc.

Além do pessoal ordinario da conservação, e vigilancia, o dos guardas para os tuneis mais importantes, creou-se uma turma especial para exercer a mais severa inspecção nestes.

No relatorio da inspectoria achareis detalhadamente mencionados todos os trabalhos feitos nesta parte da linha, os quaes em resumo são os seguintes:

Em vallas fizerão-se 11,283 m. cubicos — e 303 m. correntes.

Em Escavação fizerão-se 573 m. cubicos.

Aterros de terra fizerão-se 5,482 m. cubicos.

" Ditos de pedra fizerão-se 5,482 m. cubicos.

" Plantações de grammas 13,481 m. quadrados.

As despezas de conservação propriamente dita nesta parte da linha importou em Rs. 7:344$083 desde junho a 31 do p. p., e as de construcção feitas pela administração da companhia em Rs. 14:018$311 que se achão dividamente escripturadas.

Na 1ª secção continuárão os trabalhos de alteamento na via ferrea nos pontos mais importantes sobretudo entre Caramujos e Belém.

Ao lado da ponte n. 10 em Nazareth foi ella elevada em grande extensão, encurtando-se deste modo a rampa que alli havia, o que facilitou o trafego consideravelmente com especialidade quanto aos trens de carga que anteriormente erão muitas vezes obrigados a alli parar.

Continua-se ainda com estes trabalhos desde a ponte de S. Pedro para o lado de Belém; é este um trabalho que só póde ser feito lentamente, e presumo que só depois do corrente semestre estará concluido. Faz-se todo o possivel para acabal-o antes das chuvas de 1865.

Em 31 de dezembro p. p., a cubação deste aterro montava a 20.048 m. cubico.

O serviço de lastro no presente semestre foi mais consideravel do que no precedente. Houverão 259 trens neste serviço em lugar dos 141.

Dos 259 trens, 115 empregarão-se na serra, e 145 na 1ª secção como vereis da seguinte demonstracção:

TRANSPORTARÃO-SE

	1ª *Secção*	*Serra*	*Total*
Wagons de lastro de areia	582	0	582
Idem de pedra	0	56 (1)	56
Idem de terra	2.835	2.155	4.990
Idem de pedras brutas para revestirem os taludes	91	931	1.022
Idem de pedra para construcção	258	0	258
Idem de areia para argamassa	20	0	20
Idem de madeira para cercas	120	122	242
Idem de trilhos velhos e novos	38	6	44
Idem de travessas	168	4	172
Idem de materiaes diversos	237	50	287
	4.349	3.324	7.673

A innovação dos trilhos deteriorados de Barlow e de outros systemas continúa de maneira a satisfazer as condições de economia, e segurança na circulação.

O numero de trilhos substituidos não comprehendidas as transformações das curvas foi o seguinte.

De Barlow 379

De Brunel 62

De Vignolle 29

Cujo total representa um desenvolvimento de metros de via de 1453 m. 70.

Proseguiu-se na transformáção das curvas; concluiu-se a da Piedade (em Queimados); e encetarão-se outras entre Machambomba e Belém; concluidas as quaes se passará a effectuar o mesmo trabalho entre Sapopemba e Machambomba.

Continúa a merecer toda a attenção o serviço das cercas, ainda não estão completamente em estado conveniente, porém a maior parte da linha hoje possue cercas vivas e muito desenvolvidas; grande parte novamente plantada e com methodo; e melhor estarião se da parte de alguns dos visinhos da linha houvesse mais cuidado com o gado que tem a pastar nas suas proximidades, e não houvesse quem por malvadez as damnifique.

A despeza com este serviço na 1ª secção durante o semestre montou a 12:506$127.

Contractou-se a plantação de cercas mortas na 2ª secção a razão de 1$800, por braça corrente; este trabalho vai sendo feito convenientemente; tem-se gasto até 31 de dezembro 4:419$000 que forão lançados dividamente a aquella parte da linha.

(1) E outra parte da 2.ª secção.

As pontes de alvenaria e as de madeira, e bem assim os boeiros, tem sido conservados em bom estado, e soffrerão as indispensaveis reparações a evitar maiores deteriorações, reservando-se para mais tarde as reparações mais importantes.

Foi collocado pelos nossos trabalhadores da linha a superstructura de ferro da ponte n. 10 em Nazareth, obra que nada deixa a desejar.

As alvenarias da ponte nova de Caramujos achão-se terminadas, á excepção do capeamento de cantaria.

Já tem collocada grande parte da superstructura que tambem é de ferro do systema de grades como o é a precedente. Este trabalho está bastante adiantado, e sendo executado pelo nosso pessoal.

Ficou concluida em 12 de novembro p. p., a ponte provisoria de madeira no rio de S. Pedro feita por empreitada tendo a mão d'obra custado 7:770$ e os materiaes nella empregados em 5:750$033.

Esta ponte tem de servir emquanto se construe a permanente, e para a qual já existe a superstructura, e contracto feito para as fundações de alvenaria.

As pontes 1, 2, 3, 7 e 15 segundo informa o inspector geral do trafego devem entrar breve em reparações, não por falta de segurança mas sim por que algumas dellas são as vezes cobertas pelas agoas por falta de altura, e aconselha tambem a supressão das de ns. 19, 24 A, e 25 A; e do boeiro existente entre os postes telegraphicos ns. 494 e 495.

Concluiu-se e deu-se começo a construcção de 10 casas para guardas, e para as turmas de trabalhadores importando em 2:752$977 — Tem produzido excellentes resultados o morarem os trabalhadores dentro dos limites da linha, pela grande vantagem de serem alli encontrados quando delles se precisa lançar mão para qualquer trabalho nocturno e inexperado como por mais de uma vez tem acontecido.

As principaes despezas feitas durante o semestre com a linha forão as que se seguem.

Conservação ordinaria e varias reparações	56:286$507
Grandes reparações e modificações comprehendendo transformação de curvas	133:273$218
	189:559$725

SERVIÇO DE TRAFEGO

Montárão a 101:504$447 as despezas feitas nas officinas para diversos serviços, e dividem-se ellas do seguinte modo.

Material rodante	94:804$572
Construcções	870$491
Obras para conservação da linha	5:641$145
Idem para as estações	188$239
	101:504$447

O 1.º destes algarismos compõem-se do seguinte,

Renovação de locomotivas		9:710$512
Reconstrucção de Wagons	8:320$770	
Collocação de freios	4:187$010	
Substituição de rodas e molas	6:103$538	
		18:611$318
Diversas reparações		66:482$742
		94:804$572

Compunha-se em 31 do proximo passado o trem rodante, do carro Imperial	1	
Carros de viajantes 1ª classe	14	
2ª "	19	
3ª "	13	
incluidos os americanos.	47	
Carros do correio	3	
" de freio, e bagagens	10	destes forão alguns transformados de forma a servirem para as bagagens.
" de animaes	14	
" de mercadorias fechados	116	
" " abertos	13	
" de transportar madeira e trilho	20	
" para lastro, e aterro	38	
" para conduzir polvora	1	
" wagons fora do serviço e por transformar	8	
Total	— 251	

Além da conservação ordinaria dos wagons, fizerão-se mais os seguintes trabalhos.

Reparação completa de

1 wagon de 1ª classe
1 " de 2ª
1 " de 3ª
3 " de freio.
8 " de mercadorias.
3 " a pivot.
2 " de lastro.
—
19

Construcção de um troly de manivella.

Transformação de 2 wagons para bois em wagons para conduzir animaes.

Idem de 2 wagons de 2ª classe em wagons mixtos de 2ª e correio.

Idem de 3 wagons de freio em wagons da mesma natureza servindo tambem para bagagem.

Montarão-se 12 carros americanos para aterros.

Collocão-se 36 freios em diversos wagons.
Idem 122 molduras de rodas em diversos wagons.
Idem 21 caixas novas de graixa.
Idem 192 correntes de segurança em wagons.
Idem 3 apitos de ar comprimido em wagons de bagagem para fazer signaes de parar.

Pintarão-se 3 wagons de 1ª classe.
2 » de 2ª
2 » de 3ª
13 » de mercadorias.
3 » carregar madeiras.
8 » freio ou bagagem.

Existem em serviço 17 locomotivas e em reparação uma á "Industria" ao todo 18.

As 17 que se achão em serviço e em bom estado precisando apenas algumas dellas de novas molduras nas rodas são as seguintes:

Inglezas	De viajantes. — Princeza imperial, Imperador, Imperatriz	3
	Mixtas. — Progresso, Brasil, Parahyba, Vassouras.	4
	De Mercadorias. — Paulista, Mineira, Fluminense e Constituição.	4
Americanas	De viajantes. — Pirahy, Pedro II e S. Francisco.	3
	De Mercadorias. — Parahyba, Mantiqueira, e Valença.	3
		17

Estas seis ultimas forão experimentadas com a bomba de pressão antes de entrar em serviço; as outras já o forão de 1860 para cá em épocas diversas.

As locomotivas S. Francisco, Mantiqueira e Valença, forão montadas neste semestre, sendo o custo destas obras 944$029 rs., levado ao valor das mesmas locomotivas.

As locomotivas inglezas Progresso, Parahyba, Mineira e Constituição; soffrerão grandes reparações.

A primeira destas recebeu 2 novos cylindros. Collocárão-se novos abrigos nas locomotivas Princeza Imperial, Industria, Brasil e Parahyba. Collocárão-se 104 tubos novos nas machinas inglezas, nas americanas nenhum por não precisarem.

As obras em execução nesta parte do material são:
Grande reparação na machina ingleza Industria.
Collocação de novo abrigo na Imperatriz.
Pinturas na Industria e na Parahyba.

OFFICINAS

As machinas e ferramentas alli existentes achão-se em bom estado.
O armazem em boa ordem.

Os registros de contabilidade e estatistica escripturados em dia.

O consumo de combustivel no presente semestre foi o seguinte:

	t.	qq.	arr.	lb.	
Coke	1,280	3	1		Rs. 36:682$286
Carvão	246	12	0	16	3:320$610
Idem patent	96	2	3	7	3:338$575
					43:251$471

Que dá uma media por libra de Rs. 11 89/100.

O deposito acha-se bem abastecido de combustivel; era sua existencia em 31 de Dezembro p. p., a seguinte;

Coke incluindo moinha	1,798	1,581	48:352$645
Carvão de pedra moinha	860	52	16:266$736
Idem em tijollos (patent.)	97	1,305	1:643$645
			66:263$026

Cuja cifra figura no balanço.

ESTAÇÕES.

Continua-se a exercer a mais sevéra fiscalisação no serviço geral das estações.

Forão advertidos alguns empregados, e outros demittidos por assim convir ao serviço da companhia.

A substituição dos demittidos foi feita com pessoal já existente e com reducção de vencimentos e substituindo-se os fieis por conferentes.

Os edificios e dependencias das estações por sua defeituosa construcção primitiva tem continuado a soffer reparações repetidas. As que se tem feito offerecem as necessarias condições de solidez.

Na parada de S. Christovão está se construindo uma plataforma de alvenaria para facilitar o embarque e desmbarque dos viajantes, o que até hoje era feito com grande incommodo para os mesmos.

Parece-me conveniente que á proporção que as plataformas actuaes precisem de grandes reparações sejão transformadas para o systema das que existem no Rodeio, dispensando-se as cobertas, ás quaes de ordinario só são adoptadas nas plataformas de descargas de mercadorias. Concluiu-se uma nova estação e suas dependencias na bifurcação do ramal dos Macacos, custou esta obra Rs. 3:041$960 que se acha dividamente lançada a conta daquella estação.

O pessoal inferior das estações compunha-se em 31 de dezembro p. p., de 90 pessoas, tendo sido no semestre findo em 30 de junho 92.

Tendo-se augmentado o numero de estações, e o trafego de mercadorias era muito natural haver augmento no pessoal, deu-se porém o contrario o que é bastante lisongeiro.

SERVIÇO DOS TRENS.

Percorrerão a linha durante o semestre 1,721 trens, sendo

De viajantes em serviço ordinario	1,267	
Extraordinario	12	—1,279
Idem de mercadorias		183
Idem de lastro		259
		1,721

isto é 914 mais do que no semestre anterior ou 54 % mais.

O numero de wagons rebocados foi de 31,533, a saber:

De viajantes	22,888
De mercadorias	6,404
De lastro	2,241
	31,533

Os totaes geraes dos transportes effectuados são os seguintes:

Viajantes de 1ª classe..................	33,444
2ª	49,495
3ª "	80,503
	163,442
No 2º semestre de 1862	149,504

Differença de 14,933 mais no corrente semestre, de 22,028 mais do que no semestre passado.

O augmento maior tem-se dado na 3ª classe para a qual tem passado grande parte dos viajantes de 1ª e 2ª; é pois indispensavel manter a disposição do art. 10 da tarifa; para evitar o desfalque que se dá na renda com a sua abolição.

A massa de mercadorias taxadas por peso elevou-se a	1,759;784 arrb. e.29 lb.
Por medida cubica	158:390 palmos cubicos.
Por medida linear	98.995 " "

Tendo conhecimento de que em trens da companhia viajavão passageiros sem bilhetes, tenho feito exercer a mais severa fiscalisação neste serviço, e posto em pratica medidas que com quanto contra ellas reclamem algumas pessoas do publico são com tudo indispensaveis de manterem-se. Ellas vos forão propostas e com a vossa approvação as tenho feito executar.

Peço a vossa attenção para o relatorio que me foi apresentado pelo inspector geral do trafego, com a leitura do qual, e das peças que o acompanhão conhecereis o grande desenvolvimento que tem tido tanto o serviço dos trens como o de todo o trafego; o que bem apreciado fará conhecer donde provem o augmento natural de muitas verbas de despeza no custeio desta estrada.

SERVIÇO DO TELEGRAPHO.

Durante os 3 ultimos annos transmittirão-se as seguintes communicações.

		Communicações	Palavras	Signaes
1861....	1° semestre........	14.889	92.851	43.200
	2° "	18.618	101.236	54.600
1862....	1° "	18.508	100.228	61.280
	2° "	14.980	87.445	58.900
1863....	1° "	28.396	129.262	60.480
	2° "	40.851	163.960	59.180

Vê-se que o numero de communicações augmentou consideravelmente no anno de 1863, e sobre tudo no 2° semestre em que excedeu ao 1° 12.455 communicações.

O serviço do telegrapho foi posto a disposição do publico em 1.° de abril proximo passado e produzio até 20 de junho 510$150 por 117 telegrammas.

Durante o 2° semestre produziu a renda de 1:254$500 por 432 telegrammas que corresponde a 2.901 6/10 por telegramma.

Os 432 telegrammas pagos constão de 10,724 palavras. Houverão durante o semestre 26 interrupções tendo tido lugar na Serra 19,7 no resto da linha.

Foi organisado um regulamento interno para este serviço, o qual se acha em execução.

CONTADORIA E INSPECTORIA.

Continuão sobre a direcção dos mesmos chefes, os seus trabalhos são feitos com toda a regularidade.

ESTATISTICA DO TRAFEGO.

Os appensos A. B. C., mostrão os dois primeiros, tanto o movimento como o rendimento de viajantes e mercadorias em ambas as direcções.

O transporte de mercadorias taxadas por pezo foi superior ao semestre passado (1° de 1863). em 478.828 arb.

O numero de viajantes excedeu tambem 22,028.

O appenso C. balancete da receita e despeza do trafego mostra um saldo a favor da receita de 118:128$015 — devido a ter esta excedido a do semestre anterior 151:301$996.

Foi pois a receita de rs. 560:461$769, e a despeza — rs. 442:333$754.

A despeza augmentou 69:970$816 devido parte deste augmento aos seguintes gastos extraordinarios.

Augmento com o pessoal da linha desde a bifurcação até

o Rodeio	7:344$083
Pessoal da estação do Rodeio	6:763$570
Despezas com a fundação da ponte de Caramujos	12:944$548
Idem com a empreitada da ponte provisoria do rio de S. Pedro	7:700$000
Materiaes para a mesma	5:780$033

Cujas parcellas reunidas montão a rs. 40:532$234, devendo-se accrescentar ainda os trabalhos feitos em grande escala com a reparação do trem rodante e que se acha explicada na parte que se refere ao serviço da tracção.

RAMAL DOS MACACOS.

Findou em 31 de Agosto o primitivo contracto entre a companhia e os emprezarios para o serviço de viajantes e mercadorias pelo Ramal, e foi reformado em 1° de setembro dito sobre outras bases e que constão do respectivo contracto:

De 1° de Julho a 31 de Agosto foi a renda bruta de Rs.		19:280$706
Da qual se deduziu;		
Quota para os emprezarios	9:640$353	
Juros na razão de 7 % ao anno do capital alli empregado sem garantia do governo	676$302	
Custeio nos 2 mezes	3:343$999	13:660$654
Saldo que passa para o fundo de reserva da companhia		5:620$052
A renda liquida para a companhia a encontrar na garantia do governo desde 1° de Setembro a 31 de Dezembro findo foi de Rs.		2:367$857

O total do movimento de viajantes em ambas as direcções foi de 20,023 viajantes sendo:

De 1ª classe	2,525.
De 2ª ”	7,230.
De 3ª ”	10,268.

Estes algarismos estão já incluidos na estatistica geral, e bem assim o do movimento de mercadorias que foi o seguinte:

As taxadas por pezo 1,019,415 arrobas.
Idem por palmos cubicos 26,188.
Idem palmos lineares 8,745.

ACCIDENTES.

Derão-se infelizmente durante o semestre trez accidentes sendo o 1° a 7 de Setembro p. p., em um individuo que imprudentemente tentou atravessar a linha na passagem da cancella existente no largo da Providencia de que lhe resultou mui ligeiras contusões.

O 2° na estação de S. Christovão no dia 19 do mesmo mez com o trem de cargas; matou instantaneamente uma mulher de nome Clemencia Maria da Conceição, que achando-se debaixo da coberta dos passageiros precipitou-se inesperadamente sobre os trilhos em frente da maquina de modo que tanto ao guarda da Estação como aos empregados do trem lhes foi impossivel impedir-lhe a morte. A vista das conversações que ella minutos antes tivera com uma outra pessoa do publico que alli tambem se achava, pode-se considerar-se este facto como um verdadeiro suicidio.

O 3º teve lugar no dia 11 de dezembro p. p. na serra ao passar do trem n. 1 pelo Rasgão. O Guarda freios de nome José Francisco no acto de descer para entregar um officio a um apontador da linha, perdeu o equilibrio e deixou-se cahir sobre os trilhos de que lhe resultou ficar uma perna inteiramente decepada. Prestarão-se-lhe todos os soccorros necessarios. Mandei-o conduzir em trem especial para a Côrte, e recolhel-o ao Hospital da Mizericordia, e sei por tel-o visitado que se acha quasi curado.

Sentindo ter de levar ao vosso conhecimento estas occurrencias, não posso deixar de dar graças a Divina Providencia de termos sido preservados de graves accidentes que em uma linha de um tão desenvolvido trafego, se poderia dar a não haver as medidas de precaução e segurança que estão estabellecidas no nosso serviço.

Concluo agradecendo-vos a vossa cooperação a mim prestada para o desempenho do encargo que me conferistes, e espero continual-a a merecer no corrente semestre em que me haveis reiterado o vosso voto de confiança.

Sala das sessões da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro 2º em 21 de janeiro 1864.

Joaquim Marques Baptista de Leão.

Director Delegaoo.

A

Movimento e rendimento de viajantes, no 2.º semestre de 1863

VIAJANTES

MOVIMENTO

DESIGNAÇÃO	CORTE 1.ª Classe	CORTE 2.ª Classe	CORTE 3.ª Classe	CORTE TOTAL	S. CHRISTOVÃO 1.ª Classe	S. CHRISTOVÃO 2.ª Classe	S. CHRISTOVÃO 3.ª Classe	S. CHRISTOVÃO TOTAL	S. FRANCISCO XAVIER 1.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER 2.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER 3.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER TOTAL
Côrte					590	152	84	826	1.065	852	562	2.479
S. Christovão	763	164	103	1.030					5	26	23	54
S. Francisco Xavier	1.084	1.067	862	3.013	8	10	61	79				
Engenho Novo	7 579	5.534	11.206	24.319	1	1	4	6			1	1
Cascadura	1.913	5.852	7.128	12.893							2	2
Sapopemba	1.003	2 179	2.636	5.818								
Maxambomba	651	1.825	2.824	5.300		9	55	64				
Queimados	2[illegible]0	1.113	1.345	2.658								
Belém	253	852	1.283	2 388	5	1	5	11				
Bifurcação	25	12	73	110								
Macacos	923	2.560	3.600	7.083	1	19	7	27				
Rodeio	1.206	2.004	4.017	7.227	1	5	4	10			1	1
TOTAL	15.600	21.162	35.077	71.839	606	197	220	1.023	1.070	878	589	2.537

DESIGNAÇÃO	ENGENHO NOVO 1.ª Classe	ENGENHO NOVO 2.ª Classe	ENGENHO NOVO 3.ª Classe	ENGENHO NOVO TOTAL	CASCADURA 1.ª Classe	CASCADURA 2.ª Classe	CASCADURA 3.ª Classe	CASCADURA TOTAL	SAPOPEMBA 1.ª Classe	SAPOPEMBA 2.ª Classe	SAPOPEMBA 3.ª Classe	SAPOPEMBA TOTAL	MAXAMBOMBA 1.ª Classe	MAXAMBOMBA 2.ª Classe	MAXAMBOMBA 3.ª Classe	MAXAMBOMBA TOTAL
Côrte	7.426	5.512	11.326	24.264	1.761	3.743	6.174	11.678	919	1.922	2.153	4.994	603	1.780	2.945	5.338
S. Christovão	221	244	545	1.010	150	265	581	996	101	227	926	1.254	12	55	219	286
S. Francisco Xavier	23	24	21	68	7	36	144	187	13	44	73	130			2	2
Engenho Novo					83	130	637	850	35	113	415	563		3	6	9
Cascadura	75	127	633	835					52	140	428	620	1	8	12	21
Sapopemba	34	87	230	351	39	90	253	382					67	154	493	714
Maxambomba		8	12	20	1	10	15	26	57	101	231	389				
Queimados	7		12	19	4	3	20	27	9	54	85	148	27	134	270	431
Belém		4	1	5	1	1	5	7	16	28	68	112	5	36	85	126
Bifurcação									8	5	21	34	4		2	6
Macacos	1	5	10	16	1	14	15	30	6	36	62	104	14	127	157	298
Rodeio		2	8	10			3	3	6	23	57	86	2	40	62	104
TOTAL	7.787	6.013	12.798	26.598	2.047	4.292	7.847	14.186	1.222	2693	4.519	8.434	745	2.337	4.253	7.335

PRODUCTO

DESIGNAÇÃO	CORTE 1.ª Classe	CORTE 2.ª Classe	CORTE 3.ª Classe	CORTE TOTAL	S. CHRISTOVÃO 1.ª Classe	S. CHRISTOVÃO 2.ª Classe	S. CHRISTOVÃO 3.ª Classe	S. CHRISTOVÃO TOTAL	S. FRANCISCO XAVIER 1.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER 2.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER 3.ª Classe	S. FRANCISCO XAVIER TOTAL
Côrte					295$000	60$800	16$800	372$600	532$500	340$800	112$400	985$700
S. Christovão	381$500	65$600	20$600	467$700					2$000	10$400	4$600	17$50.
S. Francisco Xavier	542$000	426$800	172$400	1:141$200	4$000	4$000	12$200	20$200				
Engenho Novo	3:789$500	2:213$600	2:241$200	8:244$300	$500	$400	$800	1$700			$200	$200
Cascadura	2:180$136	3:543$104	3:270$876	8:994$116							$920	$920
Sapopemba	1:603$840	2:789$120	1:666$048	6:059$008								
Maxambomba	1:627$500	3:650$000	2:818$800	8:096$300		18$000	55$000	73$000				
Queimados	677$280	3:027$360	1:823$760	5:528$400								
Belém	1:080$160	2:947$228	2:212$236	6:239$624	21$500	3$460	8$700	33$660				
Bifurcação	125$480	48$320	146$460	320$260								
Macacos	4:619$608	10:286$064	7:171$520	22:077$192	5$060	76$120	14$080	95$260				
Rodeio	7:232$400	9:497$064	9:443$776	26:173$240	6$000	23$700	9$440	39$140			2$360	2$360
TOTAL	23:859$404	38:494$260	30.[illegible]87$676	93:341$340	332$060	186$480	117$020	635$560	535$000	351$200	120$480	1:006$680

DESIGNAÇÃO	ENGENHO NOVO 1.ª Classe	ENGENHO NOVO 2.ª Classe	ENGENHO NOVO 3.ª Classe	ENGENHO NOVO TOTAL	CASCADURA 1.ª Classe	CASCADURA 2.ª Classe	CASCADURA 3.ª Classe	CASCADURA TOTAL	SAPOPEMBA 1.ª Classe	SAPOPEMBA 2.ª Classe	SAPOPEMBA 3.ª Classe	SAPOPEMBA TOTAL	MAXAMBOMBA 1.ª Classe	MAXAMBOMBA 2.ª Classe	MAXAMBOMBA 3.ª Classe	MAXAMBOMBA TOTAL
Côrte	4:100$300	2:377$600	2:265$200	8:743$100	2:686$524	3:442$088	2:972$520	9:101$132	1:466$880	2:460$160	1:683$160	5:610$200	1:532$500	3:560$000	2:941$200	8:033$700
S. Christovão	110$500	97$600	109$000	317$100	171$000	243$800	267$260	682$060	161$800	290$560	592$640	1:044$800	30$000	109$000	219$000	358$000
S. Francisco Xavier	11$500	9$600	4$200	25$300	7$980	33$120	66$240	107$340	20$800	56$320	46$720	123$84			2$000	2$000
Engenho Novo					53$120	67$600	165$620	286$340	38$500	99$440	182$600	320$540		4$800	4$800	9$600
Cascadura	48$000	66$040	164$580	278$620					26$000	56$000	84$640	166$640	1$500	9$600	7$200	18$300
Sapopemba	37$400	76$560	101$200	215$160	19$500	36$000	49$640	105$140					67$000	123$200	197$200	387$400
Maxambomba		12$800	9$600	22$400	1$500	12$000	9$000	22$500	57$000	80$800	92$400	230$200				
Queimados	21$000		14$400	35$400	10$000	6$000	20$000	36$000	18$000	86$400	68$000	172$400	27$000	107$200	108$000	242$200
Belém		12$400	1$560	13$960	3$500	2$800	7$000	13$300	48$000	67$200	81$600	196$800	10$000	57$600	68$000	135$600
Bifurcação									30$260	15$200	31$580	77$040	11$040		2$200	13$240
Macacos	4$820	19$120	19$100	43$040	4$240	48$160	25$620	78$020	22$680	108$880	93$740	225$300	38$316	281$400	174$120	493$836
Rodeio		9$200	18$400	27$600			6$300	6$300	28$560	87$400	108$300	224$260	7$520	120$000	93$000	220$52
TOTAL	4:333$520	2:680$920	2:707$240	9:721$680	2:957$364	3:891$568	3:589$200	10:438$132	1:918$280	3:408$360	3:065$380	8:392$020	1:724$876	4:372$800	3:816$720	9:914$396

MOVIMENTO

DESIGNAÇÃO	QUEIMAOOS 1.ª Classe	QUEIMAOOS 2.ª Classe	QUEIMAOOS 3.ª Classe	QUEIMAOOS TOTAL	BELEM 1.ª Classe	BELEM 2.ª Classe	BELEM 3.ª Classe	BELEM TOTAL	BIFURCAÇÃO 1.ª Classe	BIFURCAÇÃO 2.ª Classe	BIFURCAÇÃO 3.ª Classe	BIFURCAÇÃO TOTAL
Côrte	200	1.075	1.243	2.518	267	800	1.206	2.273				
S. Christovão		8	16	24	3	3	9	15				
S. Francisco Xavier											1	1
Engenho Novo	3	3	5	11		2	4	6				
Cascadura		4	22	26		5	9	14				
Sapopemba	8	55	97	160	16	37	107	160				
Maxambomba	29	131	211	371	3	27	95	125	3		1	4
Queimados					32	80	324	436			1	1
Belém	37	96	308	441					1	1	7	9
Macacos		1	10	11			4	4				
Bifurcação	70	139	266	475	95	318	483	896	46	71	62	179
Rodeio	26	93	207	326	44	92	255	391	14	16	27	57
TOTAL	373	1 605	2.385	4.363	460	1.364	2.496	4.320	64	88	99	251

DESIGNAÇÃO	MACACOS 1.ª Classe	MACACOS 2.ª Classe	MACACOS 3.ª Classe	MACACOS TOTAL	RODEIO 1.ª Classe	RODEIO 2.ª Classe	RODEIO 3.ª Classe	RODEIO TOTAL	RODEIO Passagens em Recreio — Ida e volta 1.ª Classe	RODEIO Passagens em Recreio — Ida e volta 2.ª Classe	RODEIO Passagens em Recreio — Ida e volta TOTAL	TOTAL GERAL 1.ª Classe	TOTAL GERAL 2.ª Classe	TOTAL GERAL 3.ª Classe	TOTAL GERAL TOTAL
Côrte	849	2.567	3.682	7.098	1.211	2.144	3.802	7.157	547	1.682	2.229	15.448	22.409	33.177	71.034
S. Christovão	12	13	28	53	1	8	8	17	3	3	6	1.271	1.016	2.458	4.745
S. Francisco Xavier			1	1			4	4				1.135	1.181	1.169	3.485
Engenho Novo	2	10	19	31	14	2	10	26				7.717	5.798	12.307	25.822
Cascadura		4	11	15		1	3	4	2	5	7	2.043	4.146	8.248	14.437
Sapopemba	17	72	160	249	14	40	131	185	3	27	30	1.201	2.741	4.107	8.049
Maxambomba	10	132	276	418	7	44	76	127				761	2.287	3.796	6.844
Queimados	82	141	248	471	38	106	232	376				399	1.631	2.537	4.567
Belém	94	305	467	866	28	88	268	384				440	1.412	2.497	4.349
Macacos	40	62	36	144	9	26	80	115				92	106	226	424
Bifurcação					141	342	357	840				1.298	3.631	5.019	9.948
Rodeio	115	293	321	729					225	569	794	1.639	3.137	4.962	9.738
TOTAL	1.227	3.599	5.249	10.075	1.463	2.801	4.971	9 235	780	2.286	3.066	33.444	49.495	80.503	163.442

PRODUCTO

DESIGNAÇÃO	QUEIMAOOS 1.ª Classe	QUEIMAOOS 2.ª Classe	QUEIMAOOS 3.ª Classe	QUEIMAOOS TOTAL	BELEM 1.ª Classe	BELEM 2.ª Classe	BELEM 3.ª Classe	BELEM TOTAL	BIFURCAÇÃO 1.ª Classe	BIFURCAÇÃO 2.ª Classe	BIFURCAÇÃO 3.ª Classe	BIFURCAÇÃO TOTAL
Côrte	677$960	2:924$000	1:685$856	5:287$816	1:144$660	2:768$000	2:080$692	5:993$352				
S. Christovão		21$760	21$760	43$520	12$900	10$380	15$660	38$940				
S. Francisco Xavier											2$000	2$000
Engenho Novo	9$000	7$200	6$000	22$200		6$200	6$240	12$440				
Cascadura		5$750	21$500	27$250		12$600	12$600	25$200				
Sapopemba	16$000	88$000	77$600	181$600	48$000	88$800	128$400	265$200				
Maxambomba	29$000	104$800	84$400	218$200	6$000	43$200	76$000	125$200	8$280		1$100	9$380
Queimados					31$800	64$000	129$600	225$400			$720	$720
Belém	37$000	76$800	123$200	237$000					$740	$600	2$140	3$480
Macacos		1$400	7$000	8$400			1$260	1$260				
Bifurcação	125$240	197$140	188$740	511$420	73$480	196$600	149$460	419$620	35$360	43$720	19$180	98$260
Rodeio	71$760	204$600	227$700	504$060	77$440	128$800	178$500	384$740	24$640	22$400	17$920	64$960
TOTAL	965$960	3.631$750	2:443$756	7:041$466	1:394$280	3:318$660	2:778$412	7:491$352	69$020	66$720	43$060	178$800

DESIGNAÇÃO	MACACOS 1.ª Classe	MACACOS 2.ª Classe	MACACOS 3.ª Classe	MACACOS TOTAL	RODEIO 1.ª Classe	RODEIO 2.ª Classe	RODEIO 3.ª Classe	RODEIO TOTAL	RODEIO Passagens em Recreio — Ida e volta 1.ª Classe	RODEIO Passagens em Recreio — Ida e volta 2.ª Classe	RODEIO Passagens em Recreio — Ida e volta TOTAL	TOTAL GERAL 1.ª Classe	TOTAL GERAL 2.ª Classe	TOTAL GERAL 3.ª Classe	TOTAL GERAL TOTAL
Côrte	4:550$211	10:315$912	7:338$376	22:204$499	7:262$4000	10:159$716	8:948$648	26:370$764	1:208$000	5:586$000	7:794$000	26:456$935	43:995$076	30:044$852	100:496$863
S. Christovão	60$480	49$950	56$320	166$750	6$000	37$920	18$880	62$800	12$000	9$000	21$000	948$480	945$970	1:325$720	3:220$170
S. Francisco Xavier			2$000	2$000			9$440	9$440				586$280	529$840	317$200	1:433$320
Engenho Novo	9$640	38$280	36$300	84$220	80$640	9$200	23$000	112$840				3:980$900	2:446$720	2:666$760	9:094$380
Cascadura		13$680	18$840	32$520		4$200	6$300	10$500	8$000	15$000	23$000	2:263$636	3:725$974	3:587$45	9:577$066
Sapopemba	64$160	217$680	241$700	523$540	66$640	152$000	248$900	467$540	12$000	81$000	93$000	1:934$540	3:652$360	2:710$688	8:297$588
Maxambomba	27$660	292$720	306$180	626$560	26$320	132$000	114$000	272$320				1:783$260	4:346$320	3:566$480	9:696$060
Queimados	146$900	199$920	176$180	5 3$000	104$880	233$200	255$200	593$280				1:036$860	3:724$080	2:595$860	7:356$800
Belém	72$140	188$520	144$220	404$880	49$280	123$200	187$600	360$080				1:322$320	3:479$808	2:836$256	7:638$384
Macacos	35$000	38$200	11$220	84$420	15$840	36$400	56$000	108$240				217$620	139$520	255$720	612$860
Bifurcação					281$716	552$280	286$960	1:120$956				5:210$520	11:809$864	8:142$520	25:162$904
Rodeio	232$820	472$960	255$680	961$460					900$000	1:707$000	2:607$000	8:581$140	12:273$124	10:361$376	31:215$640
TOTAL	5:199$011	11:827$822	8:587$016	25:613$849	7:893$716	11.440$116	10:154$928	29:488$750	3:140$000	7:398$000	10:538$000	54:322$491	91:068$656	68:410$888	213:802$035

Rio de Janeiro, 18 de Janeiro de 1864 — O Contador Chefe do Serviço, *Antonio José Trench*

B

Recapitulação do movimento e rendimento das passagens e fretes no 2.° semestre de 1863.

DESIGNAÇÃO	Viajantes – Numero	Viajantes – Producto	Bagagens – Peso Arr.	Bagagens – Peso Lib.	Bagagens – Producto	Animaes e carros – Numero	Animaes e carros – Producto	Mercadorias importadas – Sal Arr.	Sal Lib.	Alimenticios Arr.	Alimenticios Lib.	Diversos Arr.	Diversos Lib.	Total Arr.	Total Lib.	Palmos cubicos	Palmos lineares	Producto	Mercadorias exportadas – Café Arr.	Café Lib.	Alimenticios Arr.	Alimenticios Lib.	Diversos Arr.	Diversos Lib.	Total Arr.	Total Lib.	Palmos cubicos	Palmos lineares	Producto	Total do trafego – Peso Arr.	Peso Lib.	Medida – Palmos cubicos	Medida – Palmos lineares	Producto	Multas – Producto	Armazenagens – Producto	Telegrapho – Producto	Total geral dos productos
Côrte	71.034	100.496$863	14.891	8	9.694$910	940	3.668$340	117.963	4	281.287	25	265.434	24	664.685	21	109.248	80.966	120.786$020												664.685	21	109.248	80.966	120.786$020	132$220	169$970	623$950	235.572$273
S. Christovão	4.745	3.220$170																																				3.320$170
S. Francisco Xavier	3.485	1.433$320																																				1.433$320
Engenho Novo	25.822	9.094$380	4.134	31	502$440	87	62.310			27	16	1.556	16	1.584		481	1.320	131$460	544	23	48		1.065	27	1.658	18	3.031	68	149$930	3.242	18	3.512	1.388	280$390	65$000		22$500	10.028$020
Cascadura	14.437	9.577$066	6.338	16	511$930	120	140$300			23		100	14	123	14	20		18$350	9.724	29	1.065	26	14.397	23	25.188	14	8.123		1.470$870	25.311	28	8.143		1.489$220			36$000	11.754$516
Sapopemba	8.049	8.297$588	1.291	16	337$200	113	116$440			8		993	16	1.001	16	381		238$150	9.138	28	2.962	13	24.699	22	36.845	31	15.245	1.858	3.344$880	37.847	15	15.626	1.858	3.583$030		$120	19$100	12:353$478
Maxambomba	6.844	9.686$060	2.458	18	396$880	223	299$680			2.426	26	7.822	19	10.249	13	1.540	189	1.992$830	19.078	17	6.170	28	7.596	17	32.845	30	2.906	3.125	7.488$190	43.095	11	4.446	3.314	9.481$020	15$000	$140	55$000	19.943$780
Queimados	4.567	7.356$800	1.602	16	395$510	152	228$912			8.482		8.659		17.141		735		1.719$880	22.692	16	5.377	16	4.115	16	32.185	16	3.239	100	4.491$000	49.326	16	3.974	100	6.210$880	35$000	2$710	52$000	14.281$812
Belém	4.394	7.638$384	930	11	532$590	213	542$570			7.976	10	599	3	8.575	13	6.432	6.952	586$060	21.037	28	946	27	901	1	22.885	24	3.515	3.689	5.728$070	31.461	5	9.947	10.641	6.314$130			45$200	15.072$874
Bifurcação	424	612$860																																			2$000	614$860
Macacos	9.948	25.162$904	2.123	6	1.668$890	626	2:206$100			311	16	196		507	16	311		48$800	581.619	24	38.812	2	42.460	13	662.892	7	2.890	704	147.957$170	663.399	23	3.201	704	148.005$970	40$000	28$980	273$750	177.386$594
Rodeio	9.738	31.215$640	1.726	24	1.707$044	82	453$340												232.280	25	4.688	8	4.445	19	241.414	20	293	24	62.272$920	241.414	20	293	24	62.272$920	30$000	23$100	125$000	95.827$044
Total geral	163.442	213.802$035	37.497	18	18.747$394	2.556	7.717$992	117.963	4	300.542	29	285.361	28	703.867	29	119.148	89.427	125.521$550	896.162	30	60.071	24	99.682	10	1.055.917		39.242	9.568	232.903$030	1.759.784	29	158.390	98.995	358.424$580	317$220	225$020	1.254$500	597.488$741
Productos parciaes das mercadorias								13.342$861		25.287$451		78.169$886		116.800$198		6.356$585	2.364$767		204.745$520		5.722$455		19.496$138		229.964$113		1.365$117	1.573$800										

Rio de Janeiro, 18 de Janeiro de 1863.

O Contador, *Antonio José Trench.*

C

RENDIMENTO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II NO 2º SEMESTRE DE 1863.

RENDIMENTO.

Mezes.	*Passagens.*	*Fretes.*	*Armazenagem.*	*Multas.*	*Telegrapho.*	*Totalidade.*
Julho	33:047$422	47:181$554	4$840	65$000	188$376	80:487$192
Agosto	37:603$292	56:382$814	33$950	12$220	148$728	94:181$004
Setembro	34:349$344	77:561$861	26$750	75$000	190$334	112:203$289
Outubro	32:711$772	70:931$588	41$700	75$000	167$400	103:927$460
Novembro	33:328$479	56:074$430	15$440	16$000	202$022	89:636$371
Dezembro	36:891$090	42:690$960	73$360	74$000	297$043	80:026$453
	207:931$399	350:823$207	196$040	317$220	1:193$903	560:461$769

CUSTEIO.

Mezes.	*Detalhe.*	*Importancia de cada verba.*	*Totalidade.*
Julho	Trafego e estações	25:564$902	
	Reparos e conservação	27:309$548	
	Administração do trafego	4:878$102	
	Officinas	17:847$428	
	Combustivel	6:330$807	81:930$787
Agosto	Trafego e estações	26:623$509	
	Reparos e conservação	20:608$330	
	Administração do trafego	4:142$958	
	Officinas	15:373$380	
	Combustivel	6:990$025	73:738$202
Setembro	Trafego e estações	20:912$110	
	Reparos e conservação	27:561$626	
	Administração do trafego	5:182$042	
	Officinas	14:383$510	
	Combustivel	7:288$577	75:327$865
Outubro	Trafego e estações	20:681$125	
	Reparos e conservação	20:111$422	
	Administração do trafego	2:815$369	
	Officinas	14:296$452	
	Combustivel	7:232$912	65:137$280
Novembro	Trafego e estações	20:453$735	
	Reparos e conservação	26:092$629	
	Administração do trafego	2:827$370	
	Officinas	18:873$277	
	Combustivel	7:304$570	75:551$581
Dezembro	Trafego e estações	23:002$453	
	Reparos e conservação	27:291$361	
	Administração do trafego	3:381$999	
	Officinas	14:449$396	
	Combustivel	6:373$819	74:499$028
			446:184$743

RECAPITULAÇÃO.

Rendimento.

Passagens	207:931$399
Fretes	350:823$207
Armazenagem	196$040
Multas	;317$220
Telegrapho	1:193$903
	560:461$769

Custeio.

Trafego e estações	137:237$834
Reparos e conservação	148:974$916
Administração do trafego	23:227$840
Officinas	95:223$443
Combustivel	41:520$710
	446:184$743
Deduzindo as despezas de construcção da estação da Bifurcação, e montagem das ultimas locomotivas chegadas, por serem despezas de capital	3:850$989
	442:333$754

S. E. e O. — Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1863. — *José Torquato de Faria*, guarda-livros.

APPENSO N. 3

RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

Macacos, 15 de Janeiro de 1864.

Illm. e Exm. Sr. C. B. Ottoni, Presidente da Companhia. — Tenho a honra de apresentar o seguinte relatorio do estado das obras sob a minha direcção.

Depois do meu ultimo relatorio as 14 ½ milhas de Belém ao Rodeio forão aceitas pela companhia, e entregues á inspecção do trafego. As avaliações finaes do custo forão apresentadas á Directoria.

Pode-se formar idéa do caracter pesado das obras nas 15 divisões concluidas, pelo seguinte resumo dos principaes trabalhos executados:

Excavação em terra	1:704.884	j. c.
" pedra solta	386.240	"
" rocha	293.838	"
" tuneis e poços	80.245	"
Numero dos tuneis	12	
Comprimento de face a face dos portões dos tuneis	8,659	pés
Dito revestido de alvenaria	2,705	"

A 15ª divisão, que se estende um pouco acima da estação do Rodeio, está tambem concluida, e liga-se com a via provisoria sobre o tunel grande.

Div. 16 e 17. — Comprehende duas das obras mais pesadas da linha, sendo a 1ª o Aterro grande.

Este aterro tem 900 pés de comprimento, 123 de maxima altura, e absorveu quasi 300.000 jardas cubicas de terras sendo grande parte della tirada dos córtes aquem e alem do aterro, e o restante emprestrada aos lados.

E' satisfactorio que não obstante a grande altura, quantidade de material, e vasta superficie dos taludes, este aterro quasi nada tem soffrido das chuvas, e apresenta o melhor caracter de permanencia.

O leito nesta divisão está prompto a receber lastro até cêrca de 100 braças abaixo do portão do grande tunel, e tenciona-se assentar os trilhos, logo que se conclua o assentamento na via provisoria.

O resto do corte que precede ao tunel, requer pequenos retoques.

Grande Tunel. — Como se disse no precedente relatorio julgou-se melhor, pelo caracter do terreno na entrada do Sul, substituir por tunel uma parte do que se projectava ser córte aberto. Isto se fez, augmentando o comprimento do tunel que é hoje de 7.336 pés, em lugar de 7,040 como a principio.

As condições do tunel a 31 de dezembro erão as seguintes:

Poços. — 5 em numero, sendo o da boca do Sul de 51 pés, o supplementar de 117, o n. 1 de 324, n. 2 de 253, n. 3 de 333 ½, concluidos.

Excavação nos poços	5.279	jardas c.
Comprimento do tunel, como acima	7.336	pés
" de galeria aberta	6.856 ½	"
" " por furar	479	"
" com dimensões completas	2.000	"
Excavação total estimada, incluindo o espaço para revestimento	71.134	jardas c.
Excavação já feita	40.000 ½	" "
" por fazer	31.133 ½	" "
Comprimento que exige alvenaria (estimado)	2.000	pés
Dito já revestido	477 ½	"

O empreiteiro começou a reparar aquella porção de tunel que tinha desabado, proximo a entrada do Sul.

O progresso da perfuração no semestre ultimo correspondeu as previsões do meu ultimo relatorio.

A perfuração total nos quatro pontos de ataque que resta foi de 987 pés, correspondendo a cada ponto o termo medio de 41 pés. Dos 2.181 entre os poços n. 2 e n. 3 faltarão apenas 80 pés, que serão furados no presente mez de janeiro.

Dos 2.012 ½ pés entre o n. 1 e n. 2 faltão 244 ½ pés, cuja perfuração se concluira provavelmente em março, proximo, ficando completa a galeria do tunel. A quantidade de rocha mal segura recentemente encontrada é muito maior do que até aqui e a quantidade de revestimento exigida será maior do que se previra; mas espera-se poder concluir o alargamento do revestimento, e ter o tunel prompto para o transito, por meado de 1865.

Via Provisoria. — Recebeu trilhos em toda a extenção desde a bifurcação na 15ª divisão até o entrocamento na 18ª. Em pouco tempo poderá dar tranzito a locomotivas e começar o transporte de trilhos para a continuação da 2ª secção até a barra do Pirahy.

Por duvidas do Agente da Companhia nos Estados-Unidos a construcção das tres maquinas especiaes para os fortes declives e asperas curvas desta linha provisoria soffreo demora. Entretanto, por proposta minha, uma das locomotivas americanas de cargas, foi adaptada com pequenas modificações para poder transportar materiaes até que venhão as maquinas especiaes. Ainda que a maquina existente não foi adaptada para este serviço, e transportará carga relativamente pequena, creio que trabalhando com a necessaria cautella e mui pequena velocidade fará o serviço com segurança. Esta maquina já uma vez subio a linha provisoria em viagem de experiencia e alcançou aguas que vertem para o rio Parahyba.

Continuação da 2ª secção do tunel grande até a barra do Pirahy. Estão concluidas as excavações, exceptuados os taludes em 2 ou 3 córtes, e alguns pequenos retoques para o leito poder receber lastro.

O tunel da div. 26 que citei no passado relatorio como a obra mais atrasada desta parte da linha, acabou a perfuração a 19 de Outubro, e o alargamento e retoques estarão concluidos em poucos dias.

Serão precisos mais 50 pés de revestimento que consumirão um mez ou mais, mas o tunel não opporá embaraço ao assentamento dos trilhos.

As pontes e boeiros estão promptos, preparou-se lastro para 7 milhas, e a parte que deve receber os dormentes já está espalhada.

Assentou-se uma maquina de vapor para preparar as peças de junta; e porção consideravel de dormentes forão preparados para receber trilhos, e empilhados em pontos convenientes. Começa o assentamento dos trilhos, apenas possão ser transportados pela via provisoria. A estação dos Mendes está concluida, a de S. Anna adiantada, e a do Pirahy começada.

Terceira Secção. — Favorecido por uma baixa excepcional das aguas do Parahyba, conseguimos lançar as fundações das trez pontes que o atravessão, bem como de todas as outras pontes nas primeiras 41 milhas desta secção, exceptuada a ponte sobre o rio Secretario, da qual só foi fundado um pilar. Muitas destas construcções de alvenaria estão bem adiantadas.

Todo o leito nas primeiras 14 milhas estão em tal estado de adiantamento que não ha duvida de sua conclusão até a estação de Vassouras até junho deste anno.

E' segura a supposição de que quando os trilhos chegarem á barra do Pirahy, o leito da 3ª secção esteja em estado de ir recebendo sem interrupção a superstructura até a estação de Vassouras; mas este resultado pode soffrer alguma retardação por falta das maquinas da via provisoria e por outras causas.

Submetterão-se planos á Directoria para a estação do Ipiranga, e para a superstructura de ferro da ponte sobre o Pirahy na barra.

As excavações da estação de Vassouras até a ponte do Desengano são as mais pesadas desta parte da linha, mas estão com a ponte do rio das Mortes em tal estado de adiantamento que se podem concluir no mesmo praso, que as obras precedentes.

Todos os 10 pilares da ponte do Desengano estão acabados com excepção do capeamento superior, que foi de proposito demorado. Os encontros não forão começados para não prejudicar inutilmente o transito ordinario pela ponte existente. Estes encontros, tendo prompto o material, se podem construir em 3 mezes.

Das 3 milhas entre as duas pontes do Desengano e do Paraiso, duas são de caracter tão leve que não justificaria tel-as começado: a terceira está encetada.

Ponte do Paraiso no Parahyba. — Todos os 9 pilares estão adiantados, e os dous encontros começados: toda a alvenaria póde concluir-se no decurso deste anno.

Divisões 18 *a* 31. Umas concluidas, outras adiantadas de modo que se podem concluir em poucos mezes, com excepção do tunel da ultima divisão.

Este tunel é de 525 pés de comprimento, de que se tem aberto 150 pés do lado superior, em granito massisso.

O resto a razão de 25 pés por mez, exigirá 15 mezes, se trabalhado de um só lado, como presentemente.

O córte adjacente do lado de baixo é de 1175 pés de comprimento, com a altura média, (até onde está aberto) de 20 pés. Este córte tem sido obra difficil, por jazer no extremo inferior de um valle estreito e humido; e a grande instabilidade do terreno de um lado causou embaraços taes ao trabalho, que ultimamente mudou-se o leito cerca de 20 pés para a esquerda, onde alcança terreno solido. A parte restante do córte se póde concluir em 8 a 10 mezes. Se isto se obtiver e começar a perfuração tambem do lado de baixo, póde o tunel ficar concluido em um anno.

Entrei em alguns pormenores a respeito deste tunel por motivos a que depois alludirei.

Divisões 32 a 40. De 32 a 38 comprehendem as excavações mais pesadas da 3ª secção, e estão em mãos de sub-empresarios energicos: as duas ultimas por muito leves não forão começadas. Podem todas ser concluidas em seis mezes.

Div. 41. São leves as obras de excavação; mas comprehende esta divisão 3 pontes sobre braços do rio Parahyba; a saber; n. 1, com 6 pilares, que estão construidos até acima das cheias ordinarias; n. 2, cujas fundações estão fóra do perigo das cheias; e n. 3 quasi concluida. Toda a alvenaria se póde acabar este anno.

O restante da obra adjudicada ao Sr. A. T. do Amaral é de caracter tão leve que em vista do tempo exigido pelos trabalhos já mencionados, julgou-se conveniente aos interesses da companhia retardar a sua installação. Pelo mesmo motivo não foi ainda adjudicada a linha, desde o fim do contracto do Sr. Amaral até a União e Industria.

O prazo do contracto do Sr. Amaral termina em 26 de março de 1866. Já mostrei que em um anno se póde acabar o tunel da divisão 31: é mesmo possivel encurtar este prazo. Este tunel é a chave da obra dahi para baixo, e todas as excavações e alvenarias até a União e Industria se pódem concluir até fevereiro de 1865.

O empresario tem instado repetidas vezes para começar as suas obras leves, o que aliás não convinha aos interesses da companhia. Propuz-lhe authorisar tudo, convindo a directoria, com a condição de reduzir-se um anno de seu prazo. Se chegarem as partes a este accordo, eu recommendarei que a continuação da linha até a União e Industria seja logo ádjudicada, podendo então concluir-se tudo em 14 mezes.

RAMAL DE VALENÇA.

A exploração desta linha foi começada a 3 de agosto passado; mas por falta de pessoal de engenharia, occupados com a 3ª secção, e em quanto a conclusão das 1ªs 15 da 2ª secção não deixou alguns ajudantes desoccupados não poude aquelle trabalho receber impulso continuo. Assim em agosto trabalhou-se somente meio mez.

Em setembro nada.

Em outubro 10 dias.

Em novembro e dezembro seguidamente.

Forte proporção de trabalho total foi despendido com as primeiras 2, 6/6 milhas, começando em um ponto da div. 17 da 3ª secção, cerca de 3/4 de milha acima da casa do fallecido Bernardo Gomes de Assumpção, costeando os morros proximos ao rio, e seguindo em geral o valle do ribeirão do Quirino em distancia de 2.6/10 milhas, a linha entra em uma parte do mesmo valle em que o declive do ribeirão é muitos menos forte. Nesta distancia de 2.2/10 milhas estão concentradas as maiores difficuldades da linha. O terreno é excessivamente quebrado por valles profundos com forte inclinação transversal, que tornão indispensaveis asperos declives com curvas de pequeno raio. A subida nos primeiros 5.700 pés é de 230, ou quasi 1:25.

Depois corre a linha de nivel, ou descendo levemente por 3.500 pés. Segue-se em declive maximo de 1:28.6 até o ponto 2.6/10 milhas do começo do ramal, com differença de nivel de 360 pés.

A curvatura é em geral forte não excedendo porém 358 pés excepto em um ponto, que talvez não poderá dispensar uma curva de 250 pés com cerca

de 850 de desenvolvimento. Dahi em diante o terreno é mais facil, bem que ainda se encontrão alguns declives fortes.

Seguindo a linha mais 8,2/10 milha o valle do Quirino, alcança o ponto da divisão das aguas entre este rio e o das Flores, e dahi com mais 4,8/10 milhas de obra relativamente facil alcança a cidade de Valença.

A taboa annexa, marcada A dá idéa do caracter da linha até onde foi explorada, sendo de muito mais favoraveis condições o terreno da porção que falta ser explorada. Novas explorações effectuarão indubitavelmente importantes melhoramentos na linha, e diminuirão o custo da construcção.

Estas explorações proseguem ainda sob a direcção do Engenheiro Lock ajudado pelos tenentes Gamboa e Penna, e eu espero pela conclusão dellas e dos mappas, secções e orçamentos para ter a honra de enunciar-me com segurança acêrca do custo, caracter da obra, etc. Julguei apropriado dar as informações acima, baseado apenas no resultado das ainda não concluidas explorações por defferencia a natural curiosidade dos interessados.

Accrescentarei meramente que, com quanto os nivellamentos e curvas deste ramal não sejão admissiveis em um importante tronco de uma linha, achão-se comtudo completamente nos limites de um seguro e economico trafego de locomotivas.

Não é o assumpto menos interessante, dos que se referem as obras desta estrada de ferro, o da sufficiencia dos orçamentos, em relação ao capital da companhia.

E' sabido que o custo das 14 ½ milhas da 2ª secção, actualmente em serviço, excedeu consideravelmente ao orçamento, e é possivel que este excesso ainda se torne um pouco maior. Sendo a linha marcada nas ingremes encostas de uma serra fortemente indentada de espigões e valles fundos, que á 1ª vista inspiravão a crença de ser perfeita loucura a construcção de um caminho de ferro através delle, os aterros forão feitos do material dos córtes proximos, material muitas vezes improprio; mas o engenheiro não tinha alternativa.

Ainda a rocha, que em alguns casos formara o producto dos córtes, e que poderia consolidar os taludes dos aterros, era muitas vezes lançada no centro delles, por falta de lugar de deposito. Por este motivo alguns aterros, durante a construcção, e depois da abertura, tem dado mais ou menos encommodo e prejuizo.

O que admira, nas circumstancias, não é que meia duzia de pontos tenhão soffrido, mas que tantos aterros de tanta magnitude e tão vastos taludes não apresentem simptomas de falta de segurança.

Já suggeri a necessidade de revestir os maiores taludes com pedra quebrada, e em parte se tem feito este serviço. Acredito que com uma despeza insignificante em relação aos resultados, todos os aterros ficarão tão seguros e livres de despezas a conservação como os melhores pontos da linha. E se esta despeza seja augmentada ao custo, o augmentará em uma pequena porcentagem, a que já alludi.

Na div. 16 e 17 haverá tambem augmento, que V. Ex. já expoz em outros relatorios.

Na parte da linha, entre o tunel grande e barra do Pirahy, e na 3ª secção succede felizmente o contrario. As 11 ½ milhas até a barra distão 3 ou 4 mezes de sua conclusão, e pode já asseverar-se que o custo ficará cerca de 600 contos abaixo do orçamento que acompanha os planos e foi approvado pelo governo.

Na 3ª secção as primeiras 41 milhas estão tão adiantadas, que permittem juizo muito seguro sobre o custo real, e não tenho duvida que poupare-

mos nessas 41 milhas pelo menos 1700 contos do orçamento approvado pelo governo.

Este resultado foi obtido por cuidadosas e repetidas revisões do traço que augmentarão as despezas de engenharia, mas em proporção muito insignificante comparada com os resultados.

Julgando pelo conhecimento que tenho do terreno, não hesito em affirmar, não só que a 3ª secção será construida muito abaixo do orçamento, mas com tal margem que cobrirá o excesso de custo nas primeiras 17 milhas da 2ª secção, por outra que a totalidade da 2ª e 3ª secções ficará dentro dos orçamentos previos apresentados ao Governo Imperial.

Deos Guarde a V. Ex. — A. Ellison Junior.

A

RAMAL DE VALENÇA

TABOAS mostrando o comprimento e declives, as elevações etc., conforme o perfil construido segundo as notas e nivellamentos, tomados durante as explorações até o dia 31 *de dezembro de* 1963.

Todas as medidas e nivellamentos, são em pés inglezes

Desde a estaca	*Até a estaca*	*Distancia em pés*	*Elevação acima do nivel do mar*	*Subida por* 100 *pés*	*Descida por* 100 *pés*	*Proporção dos declives*	*Subida total*	*Descida total*
	137		1140,0					
137	90	4700	1328,0	4,0		1:25	188,0	
90	77	1300	1373,5	3,5		1:28,6	45,5	
77	70	700	1373,5	0,0			0,0	
70	60	1000	1361,5		1,2	1:83,33		12,0
60	45	1500	1361,5		0,0		0,0	
45	21	2400	1433,5	3,0		1:33,3	72,0	
21	11	1000	1458,5	2,5		1:40,0	25,0	
11	0	1100	1480,5	2,0		1:50,0	22,0	
0	20	2000	1490,5	0,5		1:200,	10,0	
20	46,33	2633	1530,0	1,5		1:66	39,5	
46,33	65	1867	1530,0	0,0			0,0	
65	80	1500	1560,0	2,0		1:50	30,0	
80	100	2000	1630,0	3,5		1:28,6	70,0	
100	110	1000	1650,0	2,0		1:50	20,0	
110	140	3000	1665,0	0,5		1:200	15,0	
140	154	1400	1686,0	1,5		1:66	21,0	
154	170	1600	1726,0	2,5		1:40	40,0	
170	190	2000	1750,0	1,2		1:83,33	24,0	
190	240	5000	1925,0	3,5		1:28,6	175,0	
240	260	2000	1925,0	0,0			0,0	
260	280	2000	1965,0	2,0		1:50	40,0	
280	290	1000	1980,0	1,0		1:100	15,0	
290	298	800	1980,0	0,0			0,0	
298	338	4000	1840,0		3,5	1:28,6		140,0
338	358	2000	1830,0		0,5	2:200		10,0

APPENSO N. 4

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1863 NAS 13 1/2 MILHAS DA 2ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, DESDE A DIVISÃO 16 ATÉ 28; A SABER:

NATUREZA DO SERVIÇO	*Jardas cubicas orçadas.*	*Jardas cubicas feitas até 30 de junho de 1863.*	*Jardas cubicas feitas de julho a dezembro*	*Total.*			TOTAL.
Excavação em terra	1,461,500	851,661	241,345	1,093,006	Custo até 30 de junho de 1863. . . . 3,149:505$264	Custo de julho a dezembro de 1863. . . . . 467:956$290	Custo até 31 de dezembro de 1863. . . . 3,617:461$554
" " pedra	407,300	137,438	5,976	143,414	Deducção. . . 448:186$104	Deducção. . . . 46:795$629	Deduz-se
" " tuneis	83,000	39,727,5	10 753	50,480,5			10 e 20 %. . 494:981$733
" " poços	1,380	5,279		5,279	Saldo pago. . . 2,701:319$160	Saldo pago. . . 421:160$661	
Alvenaria de boeiros	7,343	4,224,56	505,40	4,729,96			Saldo pago. . . 3,122:479$821
" de muralhas	7,110	1,187	1,286	2,473			
" de pontes	9,400	7,804,2	1,342	9,146,2			
" de revestimentos							
" dos taludes	5,543						
Calçamento		1,386,48	1,30	1,387,78			
Enchimento de vãos com argamassa e pedra secca		1,841	225	2,066			
Revestimento de pedra e tijolo em tuneis		2,416	746	3,162			
Superficie lavrada a escopro e martello		5,552	7,086	12,638			

Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1863. — *Manoel Coelho da Rocha*, Secretario da Companhia.

APPENSO N. 5

Totalidade do serviço feito em 50 milhas da 3.ª secção da Estrada de ferro de D. Pedro II, até 31 de Dezembro de 1863; a saber:

NATUREZA DO SERVIÇO.	Jardas cubicas orçadas.	Jardas cubicas feitas até 30 de junho de 1863.	Jardas cubicas feitas de julho a dezembro de 1863.	TOTAL.			TOTAL.
Excavação em terra	2,041,336	362,115	261,027	623,142	Custo até 30 de Junho de	Custo de Julho a Dezem-	Custo até 31 de Dezembro
" " pedra	256,874	31,835	29,738	61,573	1863 ... 464:824$220	bro de 1863 461:069$078	de 1863.. 925:893$298
" " tuneis	5,810	358	1,265	1,623	Deducção.. 92:964$844	Deducção.. 65:850$069	Deducção.. 158:814$913
Alvenaria de boeiros	7,437	2,004	1,766	3,770			
" de muralhas	11,985	186	634	820	Saldo pago 371.859$376	Saldo pago 395:219$009	Saldo pago 767:078$385
" de pontes	10,861	2,112	3,298	5,410			
Capello de cantaria	649						
Calçamento		1,613	1,177,3	2,790,3			
Cal para alvenaria		854	1,665	2,519			
Cimento para alvenaria		336	2,815	1,151			
Revestimento de taludes		21	693	714			
Enchimento de vãos com argamassa e pedra			248	248			
Superficie lavrada a escopro e martello.			2,451	2,451			

Secretaria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1863.

Manoel Coelho da Rocha, Secretario da Companhia.

APPENSO N. 6

RELAÇÃO GERAL DO PESSOAL DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II.

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
	Adiminstração central		
	Secretaria.		
Secretario da companhia	Manoel Coelho da Rocha		4:800$000
Guarda-livros	José Torquato de Faria		4:000$000
Comprador	Antonio Francisco Fortes de Bustamante Sá		3:600$000
Pagador	José Narciso da Silva Vieira		2:400$000
Escripturario	José Timotheo da Costa		1:600$000
Continuo	Francisco Thomaz d'Aquino		1:600$000
	Armazem e deposito.		
Almoxarife	Antonio Julio Gordilho da Silva Valente		2:400$000
Ajudante	Francisco José Monteiro		1:200$000
	Inspectoria do trafego.		
Inspector-geral	Vleminex		14:000$000
Secretario	José Ignacio de Mesquita		2:400$000
Chefe da contabilidade do trafego ...	Antonio José Trench		3:600$000
Desenhador	Nuno Pinheiro de Campos Nunes.		1:800$000
Escripturario da contadoria	Sebastião Machado Nunes		1:200$000
"	Bento Ferreira Soares		1:200$000
Continuo	José Galdino de Castro Junior ...	3$000	
Chefe de tracção ..	Gustavo do Rego Macedo		5:000$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
Chefe das officinas.	L'hoir		4:500$000
Secretario	Augusto C. Rodrigues da Costa ...	5$000	
Engenheiro residente	Francisco Pereira Passos		5:000$000
	Telegrapho electrico.		
Encarregado da conservação	Felippe de Barros Vasconcellos ..		6:600$000
Telegraphista de 1ª classe	Manoel Alves de Carvalho		1:200$000
"	Joaquim Candido de Oliveira	3$000	
"	João Maria de Lacerda	3$000	
"	Henrique Ayres Pimenta	3$000	
"	Manoel José Ribeiro	3$000	
"	Joaquim Ferreira Fraga	3$000	
"	Carlos Daniel de Souza Queiroz ..	3$000	
2ª classe	José Luiz da Cunha Gardel	2$000	
"	Edmundo Monteiro Peixoto	2$000	
Praticante de 1ª classe	Antonio Francisco Valdetaro	1$000	
"	Onofre da Silva Saldanha	1$000	
"	José Moreira Nunes Teixeira	1$000	
	Estação da côrte		
Agente	Ricardo Julio Duval		4:000$000
Ajudante	Joaquim Carlos de Niemeyer		2:800$000
Fiel	José Francisco de Macedo		2:400$000
"	José Galdino de Castro		2:200$000
Escripturario	Conrado Jacob de Niemeyer		1:200$000
"	José Manoel Ratton		1:200$000
"	Daniel Rocke		1:200$000
Conferente	Francisco da Veiga Abreu		1:200$000
"	Bernardino José de Azevedo Maia	2$400	
"	Joaquim Vieira Coimbra	2$400	
	João Vaz Guedes	2$400	
"	Carlos d'Assiz d'Azevedo Coutinho	2$400	
"	João Carlos d'Oliveira e Souza ...	2$400	
	Estação do Engenho Novo.		
Agente	Joaquim Mariano d'Azevedo Coutinho		2:000$000
Fiel	Gabriel José Pereira Bastos		1:500$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Estação de Cascadura.		
Agente	Luiz José da Cunha Bastos		2:000$000
Fiel	Joaquim Ignacio Bueno de Faria..		1:500$000
	Estação de Sapopemba.		
Agente	Manoel Pires da Silveira		2:000$000
Conferente	Laurenio Augusto de Oliveira Mattos	2$400	
	Estação de Maxambomba.		
Agente	Augusto Candido Pereira do Lago.		2:000$000
Fiel	Candido Joaquim de Mesquita		1:500$000
	Estação de Queimados.		
Agente	Domingos Carolino de Carvalho ..		2:000$000
Conferente	Joaquim Gonçalves de Andrade ..	2$400	
	Estação de Belém.		
Agente	Jeronymo Candido de Moura		2:400$000
Conferente	Manoel Joaquim Ferreira Simões		1:800$000
	Estação de Macacos.		
Agente	Candido Narbal Pamplona		2:400$000
Fiel	Juvenal José de Oliveira Braga..		1:800$000
Conferente	Augusto Soares Meirelles	2$400	
	Estação do Rodeio.		
Agente	Rodrigo Pinto Navarro de Andrade		3:200$000
Ajudante	Florindo Bernardes Miguel		2:400$000
	Agostinho Polydoro Xavier Pragana	2$400	
	Pessoal dos trens.		
Chefe de trem	Henrique Lagdon		2:000$000
»	João Agostinho da Silva Rocha..		2:000$000
»	João Ferreira de Paiva		2:000$000
»	Adelino Maria Velho		2:000$000
	Domingos Antunes Guimarães	3$000	
»	Nicoláo Pereira Dias de Oliveira ..	3$000	

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO	VENCIMENTO ANNUAL
"	Carlos Augusto Barboza	3$000	
"	Joaquim de Souza Fontes	3$000	
"	José Bernardes da Silva	3$000	
"	Ricardo Corrêa de Castro Lemos..	3$000	
"	Alberto José da Cunha	3$000	
"	Joaquim Machado Pimentel	3$000	
Machinista de 1ª classe	Antonio Francisco da Silva		2:520$000
"	Antonio Joaquim Fernandes		2:520$000
"	Carlos Moulin		2:520$000
"	Augusto Fievet		2:520$000
"	William Flora		2:520$000
"	Jean Pierre Laurent		2:520$000
"	Adam Fischer		2:520$000
Dito de 2ª classe ..	Thiago da Costa		1:920$000
"	Antonio Sellmann		1:920$000
"	Gustave Bion		1:920$000
Dito de 3ª classe ..	Francisco José da Silva Barros ...		1:440$000
"	Manoel dos Santos Gomes		1:440$000
"	José de Oliveira Braga		1:440$000
"	José Gilberto Sellman		1:440$000
Foguista	Joaquim Loureiro	3$500	
"	José Antonio Marques	2$500	
"	Bento Gonçalves	2$500	
"	José Ferreira	2$500	
"	Pedro Mendes	2$500	
"	Antonio Fernandes	2$500	
"	Cesar Vaz Pinto	2$500	
"	Antonio Bento	2$500	
"	Pedro da Cunha Vasconcellos	2$500	
"	Manoel Joaquim da Silva	2$500	
"	George José Laender	2$500	
"	Fernando Eduardo Peixoto	2$500	
"	Manoel Antonio de Souza	2$500	
"	Henrique Vieira	2$500	
"	José Alves Pedreira	2$500	
"	Daniel Brown	2$500	
"	Francisco Barboza	2$500	

Directoria das obras (*)

Engenheiro em chefe			
1º ajudante	Andrew Ellison Junior		21:000$000
Ajudantes	W. S. Ellison		9:000$000

(*) *Nos vencimentos está incluida a quantia que percebem para comedorias.*

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
"	John Whitaker		6:000$000
"	C. A. Morsing		3:840$000
"	Herculano Velloso Ferreira Penna.		3:840$000
"	J. A. Locke ....W.		3:840$000
"	J. R. Buschetti		3:840$000
"	C. de Toth		3:840$000
"	R. A. Habershan		3:240$000
"	J. L. Ribeiro		3:240$000
"	Richard Hayden		3:240$000
"	J. R. Gregg		3:240$000
"	J. R. Gamboa		3:240$000
"	J. Slake		1:800$000
"	R. A. Hehl		1:800$000
"	Rodolfo Von Braune		1:800$000
"	França Leite		1:440$000
"	H. C. F. Penna		1:440$000

Além dos empregados acima mencionados ha mais 4 limpadores de machinas, 9 encarregados da conservação dos carros, 1 vigia, 64 operarios, 3 empregados no escriptorio e armazem, 2 guardas, 4 aprendizes, 2 serventes, 1 porteiro e 12 trabalhadores das officinas; 4 guardas das estações, 1 bilheteiro, 1 criado, 2 guardas do armazem, 1 guarda rondante, 1 despachante de bagagens, 5 praticantes, 4 bagageiros, 3 feitores, 7 limpadores de carros, 14 guarda-freios, 3 concertadores de carros, 2 bombeiros, 20 guarda-chaves, 2 guarda-cancellas, 45 trabalhadores das estações; 1 impressor de bilhetes, 1 encarregado das descargas, 1 feitor, 1 servente, 7 empregados do coke; 21 guardas da linha, 170 operarios e trabalhadores na reconstrucção e conservação da 1ª e 2ª secções da linha.

Secretaria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II, em 31 de dezembro de 1863 — Manoel Coelho da Rocha, secretario da Companhia.